



Nº 3

Marts 1946

46. Aargang

TJENESTEMÆNDENE VENTER

Det statistiske Departements Beregninger over Prisforholdene forelaa faa Dage efter, at Dansk Lokomotiv Tidende for Februar var udkommet; de viste ikke store Udsving. Det havde man ganske vist heller ikke ventet, men paa den anden Side vakte det sikkert nogen Forbavselse, at baade Pristallene og Tjenestemændenes Udgiftstal gik nedad. Det af Pristallene, der hidtil har været anvendt ved Beregningen af Dyrtidstillæg til Privaterhvervenes Arbejdere, fastsattes til 290, hvilket er det samme som i Januar f. A., men det har i Mellemtiden været oppe paa 291. Tjenestemandes-Udgiftstallet er i Aar beregnet til 4315 Kr. mod 4324 i Januar i Fjor, altsaa en Nedgang paa 9 Kr.

Det paa denne Maade konstaterede Fald i Varepriserne maa være indtruffet sidst paa Aaret 1945. Normalbudgettet, der i Januar i Fjor var paa 5115 Kr., steg nemlig med 24 Kr. i Aarets første Kvartal og med yderligere 7 Kr. i April Kvartal, saa det i Juli var kommet op paa 5146 Kr., og denne Stigning holdt sig til Oktober, hvor Normalbudgettet laa paa samme Beløb. For Udgiftstallets Vedkommende var der ligeledes Stigning indtil Oktober, idet et pr. 1. Oktober 1945 ekstraordinært beregnet Udgiftstal kom op paa 4336. Der skulde saaledes i Realiteten være en Prisnedgang paa 21 Kr. i Oktober Kvartal 1945, men det har Husmødrene sikkert ikke mærket noget til, og det var for saa vidt ogsaa karakteristisk, at blot nogle faa Dage efter Bekendtgørelsen af de nye Pristal, kom der fra Prisdirektoratet Meddelelse

om Forhøjelser, idet Sodaprisen blev forhøjet med hele 25 pCt., og Maksimalprisen paa Marmelade fik et betydeligt Tillæg. Ganske vist hører disse 2 Varegrupper ikke til dem, der figurerer med særlig store Tal paa vort Forbrug, men det var dog ret væsentlige Forhøjelser.

Vi befinder os herefter stadigt i Udgiftstallintervallet 4299—4402, saaledes at der ikke er Tale om nogen Forandring af Regulerings-tillæget paa Grund af Udgiftstallet. Det havde der heller ikke været, selv om det var gaet ligesaa meget opad, som det nu er faldet. Da vi imidlertid flere Gange har været ude for, at man ikke vilde give os de Forbedringer Udgiftstallstigningen berettigede til, men har hævdet, at Tjenestemændene ikke kunde faa mere Lønforhøjelse end Privaterhvervenes Arbejdere havde faaet, og da Situationen i Aar er den, at Fagforbundene gennemfører Overenskomster med Forhøjelser af Dyrtidstillæget — Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds Overenskomst, som vi omtalte i Bladet for Februar, er vedtaget med ca. 72 pCt. af de i Afstemningen deltagende — er det naturligt, at vi Tjenestemænd kræver tilsvarende Behandling, saa ogsaa vi faar vore Lønninger forbedret. Og man kan roligt gaa ud fra, at vore Repræsentanter i Lønningskommissionen arbejder i denne Retning, idet det er Meningen, at man i Aar vil se bort fra den ellers sædvanlige Foraarsforhandling om Reguleringstillæget. Bestræbelserne indenfor Lønningskommissionen gaar ud

paa at faa Kommissionens Arbejde bragt til Afslutning, saa den Forbedring, ogsaa vi Tjenestemænd maa være berettiget til paa Grundlag af de afsluttede Foraarsoverenskomster, kan glide med ind i den nye Lønningslov. Overalt i Tjenestemandskredse imødeser man med Længsel og Spænding Afløsningen for Lønningsloven af 1931. Det er paa høje Tid, denne falder bort, og at vi faar den tiltrængte Forbedring af vore økonomiske Forhold. Vi sætter derfor vort Haab til, at Kommissionsarbejdet i Løbet af kort Tid kan afsluttes med et Resultat, der vil give Ækvivalent for flere Aars bitre Savn.

SKINDTRØJERNE AFSKAFFES

Paa Hovedbestyrelsens to sidste Møder har været behandlet Spørgsmaalet om en Forandring ved Skindtrøjerne. Det fandtes ikke praktisk med den opstaaende Krave, som derfor blev foreslaet ændret. Under Sagens Behandling foreslog Generaldirektoratet imidlertid, at man helt gik bort fra Skindtrøjerne og i Stedet indførte en ny Uniformsgenstand: Skindvest med lange Skindærmer. Denne Sag er nu gaaet i Orden paa en Maade, der sikkert vil blive hilst med Glæde af vore Medlemmer.

Skindtrøjen skal man bære i Stedet for den almindelige Uniformsjakke, men den kan ikke bæres under Uniformsjakken. Det kan Skindvesten derimod, hvilket er en stor Fordel. Og der er opnaaet Enighed om, at Længden af Vesten skal være saaledes, at den gaar ned over Lænden.

Skindvestene skal være enradede, og de skal ligesom Skindtrøjerne fremstilles af sort cromgarvet Skind foret med uldent Stof — i Ærmerne dog med glat Ærmefoer. Der bliver ikke Spændetamp i Skindvestene, men 2 Indsnit i Ryggen. Der skal være 4 udvendige Lommer; efter Brugerens Ønske kan der desuden ogsaa faas 1 indvendig Lomme. Da Hensigten med denne nye Uniformsgenstand er at give Brugeren en god Beskyttelse mod Kulden, er der fremstillet en Prøvevest med højhalset Halsudskæring, d. v. s., at Vesten fortil gaar helt op til Halsen; men den kan efter Ønske ogsaa leveres nedskaaret som en alm. Vest.

Til 15 Lokomotivfyrbødere og 3 Lokomotivførere er Skindtrøjer i Arbejde og saa langt fremme, at de vil blive gjort færdige og udle-

veret efter de gamle Bestemmelser. Herefter leveres udelukkende Skindveste, hvis normale Brugstermin er ansat til 3 Aar.

Stofvestene leveres efter de hidtidige Terminer, og det er et Led i Aftalen, at Ordningen med Skindryg i hveranden Vest bortfalder, saa alle Stofveste fremtidig bliver med alm. Lastingsryg. Dette sker dog først fra det Tidspunkt, hvor den enkelte Lokomotivmand har faaet en af de nye Skindveste. De, som efter de gamle Bestemmelser skal have Stofvest med Skindryg, endnu inden de har faaet den første Skindvest, vil faa en Vest med Skindryg.

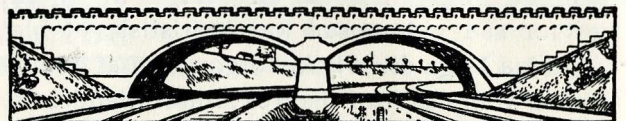
Der vil næppe hengaa ret lang Tid, før de første Skindveste er leveret, og vi tror, at de overalt vil blive hilst med Glæde.

For at spare Medlemmerne for Indsendelse af Forespørgsler om, hvorvidt de er blandt de foran omtalte 18, som skal have Skindtrøje, kan vi oplyse, at det drejer sig om Lokomotivførere paa Gb og i Kø samt om Lokomotivfyrbødere paa Gb og i Ge, Sg, Kø, Fa, Pa og Bb. Disse Afdelinger har faaet Underretning om Navnene paa de paagældende.

Vi vil gerne udtale vor Tak for den Hurtighed, hvormed denne Sag er behandlet, og for den Forstaaelse vi i Generaldirektoratet har mødt baade i Handelsafdelingen og i Personalafdelingen.

En lille Lysning i Togforbindelsen med Udlandet.

Efter at Postforbindelsen med de fleste af Landene Syd for vor Grænse er blevet genoptaget, har man med Længsel set hen til den Dag, hvor en tilsvarende Forbedring i Jernbanetrafikken kunde finde Sted. Det ligger sikkert endnu et Stykke ude i Fremtiden, før der kan være Tale om Persontrafik pr. Jernbane fra Danmark til Holland, Belgien, Frankrig o. s. v., men det er dog et Lyspunkt, at der nu er truffet fast Aftale om Godstrafik til Tjekkosllovakiet og skabt Mulighed for saadan Trafik til Svejts, Frankrig, Belgien og Holland. Ganske vist bliver det ikke saaledes, at man kan sende lidt eller meget efter Ønske, idet der kun kan sendes Gods i hele Vognladninger, men det er dog en Begyndelse, som forhaabentlig snart bliver videre udbygget.



RETSBEVIDSTHEDEN

I de sidste 2—3 Maaneder er der sket Tildragelser, som kunde tyde paa, at man er ved at glemme den Respekt for Retsafgørelser, vi her i Landet hidtil har udvist. Paa Grund af Utilfredshed med nogle Domme har man paa en Del Arbejdspladser standset Arbejdet eller truet dermed, hvilket i Realiteten vil sige, at visse Grupper mener sig berettiget til selvbestaltat at optræde som Overdommere.

I December f. A. sad Kontorpersonalet og Arbejderne i Statsbanernes Centralværksted i København med korslagte Arme paa deres Arbejdsplads som Protest mod Gennemførelsen af en ved Tjenestemandsdømstolen afsagt Kendelse, og i Januar kom der fra Kalundborg Trusel om Arbejdsstandsning i samme Anledning. Saa fulgte Februar med $\frac{1}{2}$ Dags Strejke i visse Virksomheder i København og Aarhus som Protest mod en Landsretsdom, og faa Dage tidligere havde Assens Maskindepots Personale over for Statsbanernes Generaldirektorat gjort Indsigelse mod en af Tjenestemandsdømstolen afsagt Frifindelseskendelse.

Da denne sidstnævnte Sag drejer sig om et Medlem af vor Organisation, vil vi beskæftige os lidt nærmere med den og samtidig med den Respekt for Retsmaskineriet, som maa og skal opretholdes, idet Retsvæsenets Uafhængighed er en Grundpille i ethvert velordnet, demokratisk Samfund.

Lokomotivfyrbøder L. Pedersen i Assens var beskyldt for unational Optræden, og han blev efter Kapitulationen hentet til Afhøring af Modstandsbevægelsen, men blev permitteret efter faa Timers Forløb. Derefter blev han indklaget for Tjenestemandsdømstolen, hvor Anklagen var formuleret i 4 Punkter: Trusel om at ville anmelde Sabotører, hvis han traf saadanne i Virksomhed; Sympati for Schallburgtagen og Jødeforfølgelserne samt for de afskyelige tyske Clearingmord.

Beskyldningerne kunde dog ikke holde for en nærmere Prøvelse, hvorfor Pedersen frifandtes. Beviserne laa i det hele taget saaledes, at Retten kun voterede ganske kort inden Afgiselsen af Frifindelsen. Under Sagen blev det bl. a. oplyst, at Pedersen næsten daglig kom i et Hjem, hvor flere af Byens ledende Modstandsfolk holdt sig skjult, og ingen af dem havde følt sig ængstelige, fordi han vidste Besked med deres Opholdssted.

Umiddelbart efter Sagens Afslutning og Pedersens Frifindelse tilskrev 15 Mand fra Assens Maskindepot — hvoraf Flertallet var Ekstrafolk — Generaldirektoratet, at de ikke vilde arbejde sammen med Pedersen, hvorfor de krævede ham fjernet. Her maa vi imidlertid gøre Indsigelse.

Det er meget muligt, at Pedersen har været lidt aabenmundet og udtalt mere Sympati for Tyskerne, end vi andre synes om, det skal vi afholde os fra at tage Stilling til; men Tjenestemandsdømstolen fandt i hvert Fald ikke, at han burde straffes. Retten frifandt ham, og det maa alle rette sig efter.

Vi skal ikke opholde os meget ved den Omstændighed, at Flertallet af de protesterende er Ekstrafolk. For at der ingen Misforstaaelse skal være, vil vi dog bemærke, at Ekstrapersonalet naturligvis ikke kan være medbestemmende om de fastansatte Tjenestemænds Forhold. Det maa man overlade til Tjenestemændene selv.

I Tidernes Løb er der afsagt en Del Domme, der ikke har vundet Gehør i *hele* Befolkningen, og som har foraarsaget Diskussioner baade i Pressen og Mand og Mand imellem. Vi har dog altid bøjet os for Rettens Afgørelser, og det maa vi lære fremdeles at gøre. F. Eks. vakte for 25 Aar siden en Landsretsdom ang. Len- og Stamhuse stor Opsigt og Debat Landet over — den blev ændret ved Højesteret — men vi gik ikke af den Grund ud i ulovlig Arbejdsnælgelse eller Arbejdsvægring. Et Nævningeting frifandt for kort Tid siden nogle Mennesker, som overfaldt en Pengetransport og røvede smaa 200 000 Kr., hvoraf de hver tog ca. 11 500 Kr. og afleverede Resten til Frihedsbevægelsen. Der var adskillige, som studsede over denne Frifindelsesdom; men der blev ikke af den Grund talt om Arbejdsstandsning e. l. Dommen blev taget til Efterretning, fordi der skal vises Respekt for Rettens Afgørelser, og saaledes bør det være.

Forretningsudvalgene for De samv. Fagforbund og Socialdemokratisk Forbund udsendte fornylig en Advarsel mod ulovlige Strejker for at øve Pres paa Retsvæsenet. Det hed deri bl. a.:

„Vi forstaar de Følelser, der er kommet til Udbrud, men i et ordnet, demokratisk Samfund kan hverken anonyme Kredse, enkelte Arbejdspladser eller Befolkningsgrupper ved den Slags Aktioner op-

træde som Led i Retshaandhævdelsen. Selv om en Dom anses for nok saa angribelig, er det i Strid med al sand Demokrati at forsøge at øve Pres paa Domstolene ved Anvendelse af saadanne Midler."

Dette kan vi fuldt ud give vor Tilslutning. Det vilde undergrave vort Samfund og blive dets Ruin, saafremt man tolererede, at tilfældige Grupper af Befolkningen skulde kunne begynde en Virksomhed som Overdommere. Hvad enten man er tilfreds eller utilfreds med en over Trediemand afsagt Dom, maa man rette sig efter den. Dette gælder ogsaa vore Kammerater. Naar Domstolen har frifundet Pedersen, kan hans Medansatte i Assens ikke tiltage sig et Hverv som Overdommere og kræve ham fjernet fra Byen, idet de ikke vil arbejde sammen med ham. Naar en Mand har været ude for det, Pedersen har, vil han i Almindelighed selv søge at komme et andet Sted hen. Det vil Pedersen sikkert ogsaa gøre, men det maa ske ad Frivillighedens Vej og ikke, fordi hans Kammerater mener sig berettiget til at fælde Dom over ham. Lad os derfor nu gøre os klart, at Tjenestemandsdomstolens Afgørelse maa og skal respekteres. Saaledes baader det os alle bedst.

FINANSMINISTEREN PAA GLATIS

Er det den nuværende Finansministers Hensigt at bryde mangeaarig Praksis i Henseende til Tjenestemandsgeneralisationernes Medvirken i Forhold, som er af livsvigtig Betydning for deres Medlemmer? Det er der noget, som tyder paa.

I Tjenestemandsgeneralisationen er det som bekendt bestemt, at Centralorganisationerne skal have forelagt Forslag vedr. paatænkte Ændringer i forskellige nærmere angivne Forhold bl. a. de ansattes retslige Stilling, inden Forandringer i disse foretages. Og der er mange Aars Kotume for, at dette ikke praktiseres paa den Maade, at man blot sender Centralorganisationerne Ændringsforslagene og indkalder til Forhandling om dem. Naar det drejer sig om mere omfattende Spørgsmaal, i hvilke der først foretages Undersøgelse i Kommissioner eller Udvalg, har man hidtil altid bedt Centralorganisationerne være medvirkende. Af nogenlunde friske

Eksempler herpaa skal vi nævne de 2 finansministerielt nedsatte Udvalg vedr. henholdsvis Ændringer i Flyttegodtgørelsesbestemmelserne og i Feriereglerne. I begge disse Udvalg var Tjenestemandenes Medvirken ønsket, og det skete gennem Centralorganisationerne. Finansminister Thorkild Kristensen synes imidlertid at ville gaa uden om de anerkendte Organisationer.

Omkring Midten af Februar nedsatte Finansministeren et Udvalg til at overveje Ændringer i Loven om Tjenestemandsdomstolen bl. a. om det ønskelige i Oprettelsen af en Appellinstans. Inden Loven om denne Domstol i Fjor forelagdes Rigsdagen, var de forskellige Centralorganisationer taget med paa Raad og havde derfor et vist Medansvar for den. Det vilde som Følge heraf være naturligt, at der var rettet Henvendelse til de samme Organisationer, naar Finansministeren nu ønsker den nævnte Lov revideret. Men det har Ministeren ikke gjort. Han har tilsyneladende fundet det i sin Orden, at Tjenestemandene skulde have Adgang til at besætte en Plads i bemeldte Udvalg, men man har til stor Forbavselse for Tjenestemandene henvendt sig til Frit Danmarks Tjenestemandsgenerper herom, hvorefter disse har udpeget Landsretsdommer Topsøe-Jensen til Hvervet.

Vi finder en saadan Fremgangsmaade forkastelig og melder os straks med Indsigelse.

Det er almindeligt bekendt, at Partiet Venstre tidligere ikke har været begejstret for Arbejdernes og Tjenestemandenes stærkt udbyggede Fagforeninger, men har haft milde Følelser for Splittelsesorganisationer — vi husker endnu, hvorledes nogle faa Tjenestemand i 1927 ved at søge deres respektive Organisationer splittet mente at kunne indynde sig hos den daværende nys tiltraadte Venstregering —, men vi havde troet, at de forløbne 18—20 Aar havde lært ogsaa Venstre noget paa dette Omraade.

I vore Omtaler af de nystartede „Frit Danmarks Tjenestemandsgenerper“ har vi sagt, at den Tanke kunde melde sig, om det var et Forsøg paa at splitte i Stedet for at samle, hvilket sidste turde være Tidens Løsen. Vi selv vægrer os fremdeles ved at tro, at de Personer, som staar bag de frie danske vil lægge Navn til Splittelse indenfor Tjenestemandene eller bevidst medvirke til saadant; men det viser sig dog nu, at Finansministeren har fundet Vejen

til den nævnte Gruppe uden om de anerkendte, forhandlingsberettigede Organisationer. De 3 Centralorganisationer samt Danmarks Lærerforening har da ogsaa straks nedlagt energisk Protest mod den Forbigaaelse af Organisationerne, der her har fundet Sted.

Af Hensyn til det fremtidige Forhold mellem Finansministeren og vore forskellige Organisationer er det forhaabentligt sidste Gang, han henvender sig til uansvarlige Gruppedannelser. Maaske vil der endog være Anledning til at faa Forhandlingsreglerne nærmere afklaret i den nye Tjenestemandsløve, saa en Gentagelse af det her omtalte umuliggøres.

Store Trafikplaner for Københavns Omegn.

Banechef *Th. Engqvist* holdt fornylig i Dansk Ingeniørforening et Foredrag, hvori han gjorde Rede for de omfattende Planer, Statsbanerne har udarbejdet med Henblik paa Udvidelser af den københavnske Forstadstrafik og Tilvejebringelse af et Net af Bybaner, saa Beboerne i Københavns Omegn alle kan faa en hurtig Baneforbindelse til Byens Centrum. Der er Tale om Baner baade til Køge, Glostrup, Gladsaxe, Hørsholm og Sundby, og der er naturligvis Korrespondance mellem de forskellige Linier, saa man ikke blot kan komme hurtig ind til Byen, men ogsaa fra Sted til et andet indenfor Bygrænsen.

Banechefen peger paa, at S-Togene om faa Aar kører til Glostrup og Ballerup, medens det maaske nok vil være adskillige Aar, inden hele Planen er bragt til Udførelse. Af Hensyn til Hovedstadens Vækst har Statsbanerne imidlertid udarbejdet Planer til et Jernbanenet, der følger Trit med Forøgelsen af Indbyggerantallet.

Det har været yderst interessant at læse om disse storstilede Fremtidsplaner, der viser, at man indenfor Statsbanernes Ledelse ikke blot tænker paa Nuet, men tilrettelægger Dispositioner for mange, mange Aar frem i Tiden.

Maaske bliver der Lejlighed til, at vi senere kan komme udførligere ind paa dette Emne.



STATSBANERNE KLAGER OVER BRÆNDSLET

I Anledning af de jævnlige Forsinkelser i Toggangen har Dagbladet „Børsen“ forespurgt Maskinchef *Hedegaard Christensen*, om disse Forsinkelser har sin Aarsag i de daarlige Kul, Statsbanerne kører med, hvilket Maskinchefen bekræfter, idet han udtaler, at Kullene er slemme til at brænde sammen og danne Slagger i Fyret. Maskinchefen tilføjer, at Kullene er lige daarlige, hvad enten de kommer fra Amerika, England og Tyskland, og der er desværre ingen Udsigt til Forandring i den gode Retning. Statsbanerne har klaget til den internationale Kulorganisation i London, som foretager Fordelingen, men Svaret lød, at man ikke havde bedre Kul og ikke foreløbig kunde love nogen Bedring.

I Tilslutning til foranstaaende bemærkes, at visse Udtryk i M. Henriksens i Februar-Nummeret optrykte Artikel om samme Emne (de daarlige Kul) har vakt Anstød. I den Anledning ønsker Henriksen at udtale, at det kun var hans Mening at raabe et Varsko til Administrationen; en alvorlig Kritik af det daarlige Brændselsmateriale, hvormed Lokomotivpersonalet maa arbejde; men han har ikke haft til Hensigt at fornærme hverken Chefen for Handelsafdelingen eller dennes Medarbejdere, og at han efter at være blevet underrettet om, at Statsbanerne ikke staar frit m. H. t. Kulindkøbene godt kan se, at Slutningen i hans Artikel var holdt i en vel haard Tone.

Red.

Lokomotivfyrbøder idømmes livsvarigt Fængsel.

I Anledning af en Stickersag, der i Dagene omkring 20. Februar blev behandlet i Landsretten og som vedrørte en Mand ved Navn Johs. Nielsen, der skiftevis betegnes som Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder, har vi atter haft adskillige Forspørgsler, idet ingen af vore Medlemmer har kunnet finde ud af, hvem det var, Sagen drejede sig om.

Vi maa i den Anledning gentage, hvad allerede tidligere er meddelt her i Bladet, at den paagældende Person, der af Gestapo har faaet 10 000 Kr. for at angive Frihedskæmpere og som nu er idømt livsvarigt Fængsel, aldrig har været beskæftiget ved Statsbanerne. Efter det oplyste har han haft et eller andet Job ved tyske Baner, men Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder i Danmark har han aldrig været.

FLYTTEGODTGØRELSE

Efter Anmodning aftrykker vi Finansministeriets skematiske Opstilling vedrørende Bestemmelserne om Flyttegodtgørelser, saaledes som de er ændret med Virkning fra 1. April 1945.

	ansøgt Forflyttelse					Forflyttelse i Anl. af Forfremmelse					Uansøgt Forflyttelse uden Forfremmelse				
	gifte mandlige Tjenestem. og dermed ligest.	ugifte over 40 Aar	ugifte 25—40 Aar	ugifte under 25 Aar	gifte kv. Tjm. ²⁾	gifte mandlige Tjenestem. og dermed ligest.	ugifte over 40 Aar	ugifte 25—40 Aar	ugifte under 25 Aar	gifte kv. Tjm. ²⁾	gifte mandlige Tjenestem. og dermed ligest.	ugifte over 40 Aar	ugifte 25—40 Aar	ugifte under 25 Aar	gifte kv. Tjm. ²⁾
Befordringsudgifter for egen Person og eventuel Husstand	+	+	+	+	1/2	+	+	+	+	1/2	+	+	+	+	1/2
Fragtudgifter til Bohavets Transport pr. Jernbane (evt. Skib)	1/5	1/5	1/5	1/5	2/5	+	+	+	+	1/2	+	+	+	+	1/2
Standardgodtgørelse ¹⁾ beregnet i Forhold til Summen af den årlige pensionsgivende Løn + det gamle Stedtillæg + det nye Stedtillæg	1/5 evt.	1/5 evt.	÷	÷	2/5 evt.	+	+	÷	÷	1/2 evt.	+	+	÷	÷	1/5 evt.
Flytteregning for Bohavets Ind- og Udpakning, Læsning, Ned- og Opbæring etc.	1/5	1/5	1/5	1/5	2/5	+	+	+	+	1/2	+	+	+	+	1/2
Supplerende Procentgodtgørelse, beregnet i Forhold til Summen af den årlige Lønning + alle Tillæg ÷ Stedtillæg ..	÷	÷	÷	÷	÷	2 0/10	1 0/10	1 0/10	÷	1 0/10	6 0/10	3 0/10	3 0/10	1 0/10	3 0/10
Andre Godtgørelser						Godtgørelse for event. Huslejetab eller for dobbelt Husførelse ³⁾					Godtgørelse for event. Huslejetab eller for dobbelt Husførelse ³⁾				

Bemærkninger:

+ betyder, at der ydes Dækning for rimelige Flytteudgifter, der ikke staar i Misforhold til Tjenestemandens Lønning.

÷ betyder, at den paagældende Gruppe ikke kan oppebære vedkommende Godtgørelse.

¹⁾ beregnes med Virkning fra 1. April 1945 og indtil videre med følgende Procentsats:

5 pCt. for Flytninger over Afstande indtil 50 km,

5 1/2 pCt. over 50 km indtil 150 km og

6 pCt. over 150 km.

²⁾ for samgifte Tjenestemænd gælder særlige Regler, se Lovbestemmelsens Stk. 5.

³⁾ for disse Godtgørelser gælder særlige Begrænsninger, se nærmere Lovbestemmelsens Stk. 3.

DELEGERETMØDE

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation afholdt Delegeretmøde den 20. og 21 Februar 1946. Normalt skulde det være i August Maaned i Aar, men stærke havde været i Bevægelse for at faa afholdt ekstraordinær Kongres og havde derfor truffet den Afgørelse at den ordinære Kongres paa et tidligere Tids-

Til Stede var 42 Delegerede samt Hovedbestyrelse og Gæster.

Efter en festlig Indledning med Musik og Sang, bød Formanden velkommen til de Delegerede og Gæsterne, idet han omtalte de svære og vanskelige Aar, vi havde gennemlevet under Krigen og mindedes i denne Forbindelse de mange gode Kammerater, der havde sat Livet til under Udførelsen af deres Tjeneste eller i Kampen for Danmarks Sag. Udtalte Haabet om,

at Delegeretmødet maatte faa et baade sagligt og frugtbringende Forløb.

Efter Valget af Delegeretmødets Tillidsmænd aflagde Formanden Beretning for den sidste 3-aarige Periode og kom her ind paa de vanskelige Forhold, hvorunder Arbejdet havde maattet udføres, men trods alt var det alligevel lykkedes at komme nogenlunde igennem. Omtalte Ferieordningen, hvor det var lykkedes at faa gennemført en midlertidig Bestemmelse om 3 Ugers Ferie for dem, der havde 18 Aars Ansættelse, og forhaabentlig lykkedes det at faa Ordningen fastlagt i Lønningsloven. Overtræks-tøj havde det knebet stærkt med at fremskaffe, og derfor maatte man gaa over til den kontante Erstatning, men forhaabentlig var vi snart over disse Vanskeligheder. Det kneb stadig med Ansættelsen af Ekstraarbejderne, og han kritiserede stærkt, at de først kunde ansættes efter 4—5 Aars Ekstraarbejdertid. Dvælede ret udførligt ved de førte Lønforhandlinger og kritiserede meget kraftigt fhv. Trafikminister Alfred Jensen, der havde rejst Landet rundt og lovet Tjenestemændene Guld og grønne Skove, men blot ikke indfriet sine Løfter. Værkstedsarbejderne mente at have Krav paa en Forhøjelse af Reallønnen paa 31 Øre, men de opnaaede 6 Øre og Tilladelse til at ryge Tobak i Arbejdstiden. Kom ind paa de ulovlige Strejker, som der maatte tages bestemt Afstand fra og udtalte, at det nu maatte være forbi med de kommunistiske Spilfægterier.

Efter en Debat, hvor Tingene i høj Grad blev sat paa Plads af de Delegerede, blev Formandens Beretning enstemmig godkendt og samtidig vedtoges enstemmig følgende Resolution:

„Udtaler sin skarpeste Misbilligelse af at anvende ulovlige Strejker og tager bestemt Afstand fra disse og andre uparlamentariske Midler for at fremme den Udrensning, der maa ske paa Lovens Grund.

Strejkerne skal bruges som det ufejlbarlige Vaaben, og som saadan har det været frygtet, men som det nu anvendes af uansvarlige Personer, baade i Tide og i Utide, mister det sin Slagkraft, og Vaabnets Anvendelse vil efterhaanden blive problematisk.”

Der forelaa Forslag til et helt nyt Lovkompleks for Fællesorganisationen, som efter en ret indgaaende Diskussion blev enstemmig vedta-

get. Der var ikke noget heri, som ændrede selve Organisationens Struktur.

Et Forslag om Udmeldelse af C. O. I blev trukket tilbage.

I. P. Nielsen blev enstemmig genvalgt til Formand indtil 1. August, da han paa Grund af Alder trækker sig tilbage.

Fra 1. August blev Maskinarbejder Hjalmar Jensen, København, valgt til Formand.

Ogsaa Redaktøren, Herman Jørgensen, ønskede at afgaa, og i Stedet valgtes Remisearbejder M. Schjødte, København.

Idet vi gerne ønsker Værksteds- og Remisearbejderne til Lykke med de nyvalgte Mænd i Ledelsen, vil vi gerne samtidig bringe saavel I. P. Nielsen som Herman Jørgensen vor bedste Tak for godt og loyalt Samarbejde gennem Aarene.

S. J.

LOKOMOTIVETS BENÆVNELSE I FORSKELLIGE SPROG

I det tyske Sprog er den tidligere Benævnelse „Dampvogn“ fortrængt af det engelske Ord „locomotive“, og det blev endda fra Begyndelsen ofte skrevet „Locomotive“. Alle Forsøg i de sidste Aar-tier paa at finde et godt tysk Ord for „Lokomotiv“ er slaaet Fejl. Hvis Lokomotivet var kommet frem før Damperen (Dampskibet), kunde det med samme Ret gøre Krav paa den betegnende Benævnelse „Damperen“.

Ved de tyske Rigsbaner siges i Forkortelse „Lok“, i Flertal „Loks“. Noget pænere havde Udtrykket „Loko“ været, ligesom i England og Amerika hvor det hedder „loco“ og „locos“. I de nordiske Lande bruges det engelske Navn med en lille Ændring; Finnerne siger „locomotiivi“. I de romanske Lande siges „locomotive“ eller „locomotiva“ undtagen Spanien, hvor det hedder „locomotora“. I Italien, hvor Lokomotivet for Hundrede Aar siden hed „locomotrice“ hedder Damplokomotivet nu „locomotiva“, medens det elektriske Lokomotiv, som i Tyskland hedder „Ellok“, kaldes „locomotora“.

Derimod har Lokomotivet i de slaviske Lande faaet Navn af det stedlige Sprog, f. Eks. paa russisk „parowos“ = Damptrækker. Ungareren siger „gøzmozdony“ af gøz = Damp og mozdony = bevæge sig. Grækerne holder paa det gamle Navn Dampvogn, der paa græsk hedder „atmámaxa“ af atmá = Damp og maxa = Vogn. I Serbien og Bulgarien foretrækkes dog „locomotiva“.

Benævnelsen „Tender“ er international. Men i England er en „tender engine“ et Lokomotiv med Tender, vore Tenderlokomotiver hedder i England „tank engine“.

Die Lokomotive.

MEKANISK SMØRING AF LOKOMOTIVAKSLER I 1829

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

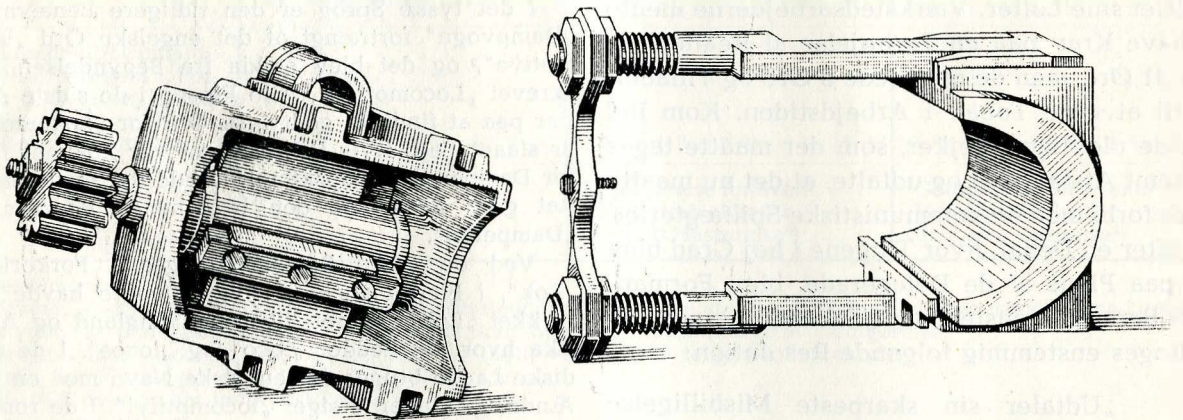
Det er kun forholdsvis faa Aar siden, mekanisk Smøring af Lokomotivaksler og Aksler paa andet Jernbanemateriel fik praktisk Betydning. Det er derfor interessant at tænke tilbage paa, at for over 100 Aar siden byggede en dengang velkendt Ingeniør et Lokomotiv med mekanisk Smøring af Akselhalsene. Paa den Tid havde Lokomotivernes Akselkasser — omtrent som nu — en Oliebeholder øverst paa Akselkassen, hvorfra Olien af en Væge førtes gennem en Rørforbindelse til Akselhalsen. Det var den almindelige Smøremaade.

I 1829 byggede Firmaet Foster og Rastrick i Stourbridge et Lokomotiv med Navnet „Angenoria“. Da Lokomotivet kom i Drift den 2. Juni samme Aar, skrev „Birmingham Gazette“ en Beretning om Begivenheden med følgende Slutbemærkning: „En meget original Opfindelse er hermed taget i Anvendelse, med hvilken Smøreolien tilføres Lokomotivets Aksellejer ved hver af Hjulenes Omdrejninger“.

Som det fremgaar af Tegningen, bestod Akselkasserne paa dette Lokomotiv af to Dele. Den øverste Del er et Stykke solidt Messingstøbegods med to Forsænkninger i hver Side, som giver Plads for

Akselbakkerne, en paa hver Side af Vangerne i den dobbelte Lokomotivramme. Den nederste Del har udvendigt to Øjer til at optage en 4-kantet U-Bolt, der holder Over- og Underlejerne sammen. Underlejet er en hul Kasse, hvis Bund er udformet som en Oliebeholder, i hvilken der parallelt med Hjulakslen findes en lille Aksel, som kan dreje rundt i to Bærelsejer, ét i hver Ende. Denne Aksel gaar med den ene Ende gennem Akselkassen og bærer udenfor denne et lille Tandhjul, som, naar Akselkassen samles, kommer i Indgreb i en Tandring, sfiddende paa Akselhalsen, og som har det dobbelte Antal Tænder. Paa den lille Aksel i Akselkassen sidder en Tromle af Træ med to Vingler, paa hvilke der er anbragt en Læderlap. Naar Hjulet løber rundt, følger Tromlen med og slynger med Læderlappen Olie op paa Akselhalsens nederste Side. Der findes ingen Anordning til Efterfyldning af Smøreolie.

„Angenoria“ har i mange Aar staaet paa Science Museum og har paa Akselhalsene endnu Rester af Tandringen. Det var ikke kendt, hvorledes Smørrangementet havde været, heller ikke havde man tænkt sig, at flere af de originale Dele var i Behold. For nogle Aar siden blev det dog nødvendigt at flytte Maskinen fra Udstillingsgalleriet, og for at det kunde lade sig gøre, maatte den demonteres fuldstændigt. Ved den Lejlighed kom det for Dagen, at den ene Akselkasse var i komplet Stand.



Lokomotivakselkasse fra 1829 med mekanisk Smøring.

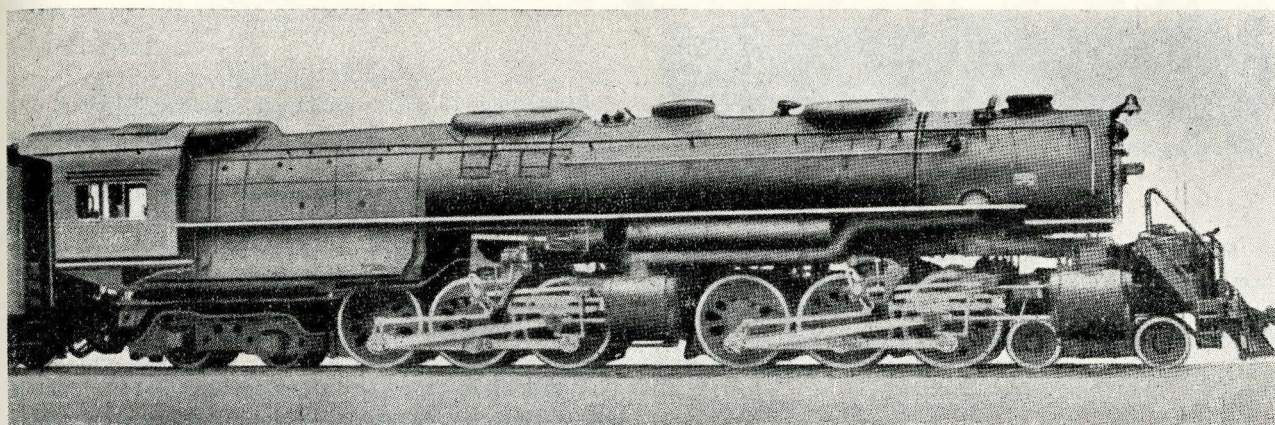
NYE STORE AMERIKANSKE MALLET-LOKOMOTIVER

Efter „Die Lokomotive“ ved F. Spøer.

I de senere Aar har flere amerikanske Jernbaner anskaffet nye, store Mallet-Lokomotiver for den hurtige Godstrafik paa Bjergstrækninger. Følgende Tal angiver Maalene paa nogle af disse:

Bane	Aar	Antal	Drivværk mm	Hedeblade m ²	Adhæisionsvægt t	Tjenestevægt t
Union Pacific	1935	15	539/813/1753	653	175,1	256,7
Northern Pacific	1936	12	584/813/1753	738	197,3	294,4
Sponkane-Portland and Seattle ..	1937	—	544/711/1753		197,8	282,7
Denver Rio Grande	1938	10	584/813/1778	833		291,2
Delaware & Hudson	1940	20	521/813/1753	657	184,4	270,8

Alle de nævnte Lokomotiver har Firling-Drivværk og en Hjuldiameter paa 1753 mm og derover. Akseltrykket er fra 30 til 33 t, og Damptrykket er fra 17,6 til 20 kg/cm². Det sidstnævnte Lokomotiv, tilhørende Delaware og Hudson-Banen, er ikke det sværeste, men det har en Række interessante Særkonstruktioner. Det ses i Billedet Side 33.



Delaware & Hudson-Banens 2CC2-Mallet-Lokomotiv, bygget 1940.

Fyrkassen er 2748 mm bred og 5411 mm lang. I Fyrkassens forreste Ende er der anbragt en Tværmur for at afstøtte en paa fem 102 mm Vandrør hvilende Murbue, hvorved den effektive Risteflade kun bliver 4640 mm lang. Forbrændingskammeret i Rundkedlen er 2388 mm langt, og Rørene, med en indvendig Diameter paa 157 mm, er 6702 mm lange. Kedlens totale Længde inkl. Røgekammeret er 18 m. Fyrkassens Forvæg og Sidevægge og tillige Forbrændingskammeret er i „Farezonen“, d. v. s. de Steder, hvor Varmepaavirkningen udvider Fyrkassen mest, forankret med bevægelige Støttebolte. For at faa det bedst egnede Materiale til Støtteboltene er de bevægelige af Ewald-Jern, et sejt, stærkt Jernprodukt fra Ewald Iron Co., Louisville; de øvrige Støttebolte er af Puddelsvejsejern fra Ulster Iron Works, Dover, N. J. Paa et andet Lokomotiv er Støtteboltene af Lewis-Jern fra Firmaet T. Ryerson & Son, Chicago. For at Føreren kan faa lidt bedre Udsigt for den store Rundkedel med en Diameter paa 2405 mm, er Røgekammerets forreste Ende holdt 167 mm mindre i Diameter. Førerhuset hænger paa Kedlen uden nogen Forbindelse med Rammen.

Kedlens forreste Ende, der sædvanligt paa Mallet-Lokomotiver hviler paa det forreste Drivstel og Trucken, hviler paa denne Maskine med en Del af sin Vægt paa en Friktionsplade paa Hovedrammen. Hensigten hermed er at dæmpe forekommende Slingrebevægelser. Da denne Konstruktionsform kræver en blødere Affjedring af Maskinen, er der foruden de sædvanlige Fjedre indskudt Spiralfjedre. For at forhindre, at Maskinen skal spille under Kørsel op ad Stigninger, under hvilken Vandet løber tilbage i Kedlen, og Vægten paa det forreste Truckstel bliver for lille, er Adhæsionsvægten fordelt saaledes, at den normalt er 93,2 t paa det forreste og 91,2 t paa det bageste Drivstel.

Det nødvendige frie Løb for Maskinen i Kurver er under Hensyn til, at Maskinens totale Akselafstand er 18 262 mm, opnaaet saaledes: den forreste Truck har ± 114 mm Sideforskydning, den forreste Kobbelsakse i hvert Drivstel har ± 13 mm Sideforskydning, den bageste Truck har ± 222 mm og den forreste Aksel i den bageste Truck har ± 25 mm Sideforskydning.

Der er lagt særlig Vægt paa rigeligt tilmaalte Dampveje, saaledes er Damptilgangen til Gliderkasserne 11,5 pCt. og Dampkanalerne til Cylinderne 10,3 pCt. af Cylinderarealet.

Maskinen:

Drivværk	4×521/813/1753 mm
Akselafstand (fast)	3709 mm
Akselafstand (total)	18262 mm
Akselafstand (Maskine og Tender)	26446 mm
Damptryk	20 kg/cm ²
Risteflade	10 m ²
Hedeflade i Fyrkassen, Forbrændingskammeret og paa Vandrørene	58,8 m ²
Hedeflade i Rørene	441,8 m ²
Overhedeflade	156,2 m ²
Total Hedeflade	656,8 m ²
Adhæsionsvægt	184,4 t
Tjenestevægt	270,8 t

Tenderen:

Vandbeholdning	85,2 m ³
Kulbeholdning	26,0 t
Tomvægt	66,6 t
Tjenestevægt	177,8 t

LOKOMOTIVET SOM BRANDSLUKKER

I saa godt som alle Lande findes paa Lokomotivernes Fødeventil en Forskruning, hvorfra der kan tages Vand til Brandslukning. I særlig Grad lægges der paa Southern Pacific-Banen Vægt paa Lokomotivernes Egenskab som Brandsprøjte ved Slukning af de dér saa hyppigt forekommende Skovbrande. Banen har om Sommeren staaende under Damp fem 2 C-Lokomotiver, som hver er udrustet med to Tendere. Paa samme Tid er der paa skovrige Strækninger Vagter paa højtliggende Punkter med god Udsigt. Ved den mindste mistænkelige Forekomst af Røg tilkalder Vagten telefonisk et Sprøjtelokomotiv.

Die Lokomotive.



Lommebogen.

Mere Trykfejl.

Man har gjort os opmærksom paa endnu en Fejl i Lommebogens Kalendersider, nemlig i 2. Uge i Maj, hvor Tirsdag og Torsdag er forbyttet. Vi beder Medlemmerne foretage fornøden Rettelse.

JUBILÆUM

Lokomotivfører C. Skjoldager Nielsen, Gb., boende Carl Bernhardsvej 13 A, 1., Kbhvn. V., kan den 6. Marts fejre sit 40 Aars Jubilæum.

Jubilaren er en god, pligtopfyldende Lokomotivmand, som igennem de mange Aar har varetaget sin Gerning med stor Interesse.

Afdeling 1 sender dig paa Jubilæumsdagen de bedste Hilsener med Tak for Aarene, som svandt, og med Ønsket om et godt Helbred i Aarene, som kommer.

Th. Frandsen.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum frabedes.

C. F. Kruse, Lokomotivfører, Korsør.

Al Opmærksomhed paa min 40 Aars Jubilæumsdag d. 1. April 1946 frabedes venligst.

J. G. E. Paulsen, Lokomotivfører, Gb.

Taksigelser.

Vor hjerteligste Tak til Struer Lokomotivfører Afdeling for den Glæde den bragte Undertegnede ved den Fest den gjorde for os i Anledning af vor Afgang fra Tjenesten. Ogsaa Tak for Fanens Tilstedeværelse og for Erindringsgaven samt for de smukke Ord, der blev talt til os baade af Formanden (C. Laursen) og mange andre, det glædede os meget og vil ikke af os kunne glemmes. Vi ønsker Held og Lykke for Afdelingen i Fremtiden.

O. G. Olsen og C. C. Nielsen.

Tak for Opmærksomheden paa 40 Aars Dagen 27. Januar 1946 ved D. S. B.

Kontorist H. V. Jepsen, Mdt., Fa.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Øjenspecialister fra den 1. Januar antaget Øjnlæge Peter Kindt, Algade 28, Aalborg, Konsultation Kl. 11¹/₂—14¹/₂.

»Lanternen«.

Jubilæumsfest.

Lanternens 25 Aars Jubilæum afholdes Torsdag den 9. Maj Kl. 16,00 pr. i Haandværkerforeningens Selskabslokaler „Grev Moltkes Palæ“, Dr. Tværgade, København.

Middagen bestaar af Fisk, Steg og Dessert med Vine samt Kaffe og Likør. Senere serveres Smørrebrød med Øl og Snaps.

Der bliver 1. Klasses Underholdning, Udnævnelse af Æresmedlemmer samt Bortskænkning af 2 store Gaver.

Prisen kommer til at ligge mellem 15 og 20 Kr. pr. Deltager.

Tilmeldelsen, som er bindende, bedes for udenbys Medlemmers Vedkommende rettet til Kassereren senest 15. April. For Medlemmer i København bliver der op-hængt Tegningslister i de respektive Opholdsstuer.

Mtf. H. E. Olsen,

Sibbernsvej 8, 4., Kbhvn. Valby.

Festlighed i Padborg.

Lokomotivmænd, Haandværkere og Remisearbejdere i Padborg afholdt d. 16. Februar Præmiekarneval paa Padborghus. En udmærket Fest med højt Humør og godt Kammeratskab blandt Deltagerne. Et Symbol paa virkeligt godt Samarbejde blandt hele Remisens Personale. Undertegnede vil gerne samtidig rette en Tak til Lokomotivmester Nielsen i Padborg for den Forstaaelse, han har vist os og skaffet Frihed til alt det Personale, som ønskede at deltage.

Johs. Kjeldsen.



Danske Jernbaners Idrætsforbund.

Efter længere Tids Forberedelser har 16 Sportsforeninger af Jernbanemænd Landet over sluttet sig sammen og dannet et Forbund ved Navn „Danske Jernbaners Idrætsforbund“, som allerede fra Starten tæller ca. 2000 Medlemmer.

Mirakuløs Redning.

Under Rangering i Grenaa kunde en Ekstraarbejder ikke faa koblet nogle Vogne fra hinanden, idet han ikke kunde skruer Koblingen langt nok ud. Han regnede med at kunne faa Koblingen af under en tilbagegaaende Bevægelse og fløjtede derfor „Skub“. Forsøget mislykkedes, og da Ekstraarbejderen, som stadig var inde mellem Vognene, ikke kunde følge med, kastede han sig ned mellem Skinnerne og gjorde sig saa flad som muligt, idet han naturligvis samtidig skreg om Hjælp. Da Rangertrækket blev standset, laa Ekstraarbejderen under Maskinen, hvor han var klemt saa fast, at Zoneredningskorpsets Kranvogn maatte tilkaldes, inden man kunde faa Manden ud. Til stor Glæde for alle viste det sig, at Ekstraarbejderen var sluppet med et Par brækkede Ribben.

Togindskrænkninger i Norge.

Brændselssituationen, d. v. s. baade de ringe Kultilførsler og den daarlige Kvalitet, har bragt de norske Bannere i den Situation, at det for at opretholde den nødvendige Godstrafik sikkert bliver nødvendigt at inddrage en Del Personotog.

Kulmanglen har bevirket, at de norske Myndigheder allerede nu har bestemt, at den nugældende Bestemmelse om, at der til Opvarmning af Boliger o. l. kun maa anvendes Træ, ogsaa skal gælde næste Vinter.

Frækheden iornægter sig ikke.

En Schalburgmand, som under Besættelsen i beruset Tilstand mente at kunne rejse uden Billet og som med sin Revolver truede den billetterende Togbetjent med det Resultat, at denne fik det tyske Politi paa Schalburgmandens Arbejdsplads til at fjerne ham fra Toget, har haft den Frækhed at kræve Togbetjenten straffet for Angiveri til Tyskerne. En til Statsadvokaten indsendt Klage blev afvist; Schalburgmanden henvendte sig derefter til Justitsministeriet men med samme negative Resultat — naturligtvis.

Tak til Jernbanepersonalet.

Ved Lokomotivmester Gustafsens Bisættelse den 4. Februar sagde Pastor N. E. Jensen i sin Tale over den afdøde bl. a., at der efter Kapitulationen blev udtalt officiel Tak til flere forskellige Grupper f. Eks. Frihedsbevægelsen og Sofolkene, men der var en Stand, man i nogen Maade havde glemt, nemlig Jernbanemændene, som havde et slidsomt og ofte farefuldt Job med strenge Arbejdsforhold, der nok kunde give daarlige Nerver, hvorfor ogsaa mange Jernbanemænd som en Følge heraf tælles blandt Krigens Ofre.

Om at læse sit Blad med Grundighed.

„Signalen“, det svenske Jernbaneforbunds Medlemsblad, bragte fornylig en lille Afskedsnotits om en Togbetjent, som blev pensioneret. Vedkommende kørte paa en Strækning, der er 38 km lang, hvor han var meget afholdt, og det blev i Artiklen oplyst, at han dér havde kørt 34 395 020 km. En svensk Lokomotivfører, som ikke blot læste sit Blad med Interesse, men ogsaa tænkte over det, han læste, kom imidlertid til det Resultat, at det høje Kilometerantal, der svarer til Jorden rundt 860 Gange, var unaturligt, idet den Bane, der her er Tale om, først er aabnet i 1913. Han gjorde derfor „Signalen“ opmærksom paa, at for at den ommeldte Togbetjent siden 1913 skulde have kunnet køre de 34 Mill. km, skulde han siden Aabningsdagen uafbrudt være kørt over Strækningen med en Hastighed paa 120,7 km/T. „Signalen“ tilføjede derefter, at den pensionerede havde haft 10—15 Aars Tjeneste paa en anden Bane, og at hans Kilometerantal dér var medregnet.

Statsbanerne mangler Personale.

Medens der normalt er Masser af unge Mennesker, som søger Beskæftigelse ved Statsbanerne, er man nu kommet i den Situation, at Administrationen maa avertere efter Folk. Statsbanerne har i den senere Tid haft Annoncer i Dagbladene med Tilbud om Pladser som Elektromekanikere ved Lyntogsdriften, Depotarbejderaspiranter og Stationsarbejdere.



Udnævnelse fra 1.—3.—46:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

- R. Johansen, Herning, i Kolding.
- H. S. Jensen, Hobro, i Aabenraa.
- A. J. N. Jensen, Fredericia, i Padborg.
- H. K. Petersen, Esbjerg, i Tønder.
- N. P. L. Røgilds, Aalborg, i Hjørring.

Motorfører II til Motorfører I:

- J. Jensen, Aarhus (L.), i Aarhus.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- G. A. Rasmussen, Gb., i Korsør.
- J. E. Pedersen, Kalundborg, i Padborg.
- W. E. D. Jensen, Gb., i Padborg.
- H. J. Nielsen, Korsør, i Padborg.

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

Lokomotivfyrbøder B. O. Gottliebsen, Næstved, til Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—3.—46:

Lokomotivførere:

- H. N. K. Leth, Aalborg, til Aarhus.
- J. P. K. Nielsen, Langaa, til Aarhus.
- H. C. Sprogø, Kolding, til Fredericia.
- F. F. Jensen, Brande, til Aalborg.
- E. Thomsen, Hjørring, til Aalborg.
- R. A. Møller, Nyborg, til Langaa.
- R. V. Larsen, Skive, til Brande.
- B. E. Thomsen, Brande, til Nyborg.
- B. M. Stokkendal, Tønder, til Brande.
- V. Nielsen, Tønder, til Skive.
- S. A. Bertramsen, Padborg, til Tønder.
- J. C. G. Rasmussen, Gedser, til Næstved.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. S. Hansen, Kalundborg, til Gb.
- P. W. B. Hansen, Brande, til Gb.
- K. P. Frederiksen, Padborg, til Gb.
- H. E. Nielsen, Helsingør, til Kalundborg.
- T. H. Nielsen, Padborg, til Kalundborg.
- H. C. Hansen, Padborg, til Brande.
- K. Sørensen, Roskilde, til Slagelse.
- O. H. Larsen, Gb, til Roskilde.
- A. B. Jensen, Slagelse, til Gb.
- H. O. Andersen, Korsør, til Gb.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører H. W. Glerup, Aarhus, i Anledning af, at han den 7.—11.—45 i en alvorlig Faresituation mellem Ullerslev og Hjulby Stationer udviste særdeles god Agtpaagivenhed, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Navneændring:

Lokomotivfører H. A. E. Hansen, Gb., hedder H. A. E. Daldorph-Hansen.

Dødstald:

Lokomotivmester I A. E. Gustafsen, Korsør, d. 30.—1.—46.

Aisked:

Lokomotivførerne:

- S. M. Mikkelsen, Aarhus, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pens. fra 28.—2.—46.
 H. Foldberg, Haderslev, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pens. fra 30.—4.—46.
 P. Møhler, Kolding, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pens. fra 30.—4.—46.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivføreraidelingerne:

Frederikshavn: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. B. Jensen, „Dalny“, Falkevej.

Aarhus: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. C. Jensen Ingstrup, Sdr. Ringvej 71, 2., Aarhus.

Lokomotivfyrbøderaidelingerne:

Helsingør: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. N. M. Hansen, Baldersvej 4, Telf. Hg. 1895.

Slagelse: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. K. J. Hansen, Møntmestergade 2.

Korsør: Kassererens Navn og Adresse rettes til: R. Madsen, Qvistgaardsvej 13.

Padborg: Formandens Adresse rettes til: Nørregade 79.
 Tønder: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Møller, Horupsgade 9, 1.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. M. Clausen, Storegade 73, 2.

Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. K. Jensen, Saltholmsgade 4, 2.

Randers: Formandens Navn og Adresse rettes til: F. V. Hvam, Fuglebakken 40.

Aarhus: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. A. Andersen, Brorsonsvej 16, Viby J., Telf. 209.

Brande: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. C. Hansen, Stationsvej 5, 3.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. H. Hjort, Rønnealleé 2, 1.

Medlemslisten

Genoptaget som ordinært Medlem pr. 1.—1.—46:
 Lokomotivfører V. K. Pedersen, Struer.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Palster	Jyl.-Fyn	
19969	19570	Mens, Jan: Café „Guldskillingen“.
19970	19742	Elkjær, Lis: Manden der aldrig traadte paa noget levende.
19971	19762	Thoren, Fritz: En Mand paa fyrre.
19972	19737	Søndergaard, Ludvig: Helsilke.
19973	19667	Fisher, Vardis: Det forfulgte Samfund.
19974	19549	Waugh, Evelyn: Sort Uheld.
19975	19472	Juncker, Elisabeth: Rejsen til Indien.
19976	19748	Rachmanowa, Alja: En Kvindes Kærlighed.
19977	19743	Green, Julien: Besættelse.
19978	19750	Faber, Else: Den graa Dame.
19979	19780	Salminen, Sally: Lars Laurila.
19980	19761	Stillert, Harriet: Utro.
19981	19751	Schrayh, Otto: Skærgaards-Mysteriet.
19982	19746	Hansen, Gunnar Robert: Drama paa Slottet.
19983	19745	Hansen, H. P. E.: En Kværulants Beken- delser.
19984abc		Chateaubriand: Erindringer fra den anden Side Graven.
19985	19744	Gullvaag, Olav: Kongens Naade.
19986	19764	Woude, Johan van der: I Galgen med Dr. Knox!
19987	19754	Simenon, Georges: Dommerens Hus.
19988	19752	Simenon, Georges: Mordet ved Græn- sen.
19989	16137	Simenon, Georges: Den tredie Nat.



CENTRALBANEHOTELLET

Halmtorvet 14

C. 12551-12552

50 Værelser fra Kr. 3,50 med alle Bekvemmeligheder
 1. Kl. Køkken — Hyggelige Restaurations- og Sel-
 skabslokaler — 8 Minutter fra Hovedbanegaarden —

Direktion: K. V. JØRGENSEN

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Telefon 4015

REDAKTION:

Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.
 Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.