



NO 7

Juli 1946

46. Aargang

KONSTITUTIONSVEDERLAG

Efter at der gennem flere Aar havde været stærk følelig Mangel paa Personale i visse Stilling, fordi Administrationen var betænkelig ved Nyudnævnelser, idet man mente, at Personalebehovet efter Krigsafslutningen vilde gaa nedad, og man saa ikke ønskede at staa med et overordnet Personale, der ikke var Anvendelse for i deres egentlige Stilling, fik vi for nogle Aar siden indført Ordningen med et Konstitutionsvederlag til Tjenestemænd, der i et Aar uafbrudt har fungeret i højere Stilling.

Meningen hermed var, naar vi tænker paa vore egne Forhold, at en Lokomotivfyrbøder ikke gennem 2—3—4 Aar skulde kunne anvendes til fast Lokomotivførertjeneste alene paa sin Lokomotivfyrbøderløn. Naar Administrationens personalemæssige Dispositioner gik i Retning af ikke at ville forøge Lokomotivførerantallet, saa man kunde komme bort fra i Aarevis at udfylde en stor Del af Lokomotivførerpladserne med Lokomotivfyrbødere, skulde de paagældende dog have en vis Godtgørelse, saa de, omend selve Lokomotivførerudnævnelserne manglede, dog kom paa yngste Lokførerløn.

Man maatte da være berettiget til at mene, at de som til Stadighed sattes til Lokomotivførertjeneste, og som i maaske baade 2., 3. og 4. Aar ikke havde udført Lokomotivfyrbødertjeneste, vilde faa Konstitutionsvederlag for al Tjeneste. Men heri er vi blevet sørgeligt skuffet. En eller anden har fundet ud af, at medens den udnævnte Lokomotivfører faar Lokomotiv-

førerløn for *alle Tjenestedage*, uanset om der udføres Køretjeneste eller Reservetjeneste, kan den konstituerede Lokomotivfører kun faa Lokomotivførerlønnen for Køredagene. Paa Dage, hvor den konstituerede har Reservetjeneste, skal han have Lokomotivfyrbøderløn. Og saa utroligt det end lyder, har Statsbanernes Generaldirektorat givet denne ubegribelige Opfattelse sin Tilslutning.

Adskillige af den Slags Spørgsmaal har været indsendt til Organisationens Behandling. Vi gengiver eet af dem: Lokomotivfyrbøder H. K. P. har siden August 1942 udelukkende været anvendt som Lokomotivfører. For Oktober Kvartal 1944 indsender han Regning over Konstitutionsvederlag og anfører derpaa, at der ikke er udført Lokomotivfyrbødertjeneste, hvilket attesteres af vedkommende Depot. Til Trods herfor sad der paa et Kontor i Aarhus en Embedsmand, som fandt ud af, at den konstituerede Lokomotivfører havde udført Lokomotivfyrbødertjeneste i hele 7 — syv — Dage i Kvartalet. Han havde haft Reservetjeneste d. 24. og 30. Okt., 1., 3., 4., 8. og 17. Nov., og paa disse Dage skulde han betragtes som Lokfyrbøder, hvoraf følger, at han ikke kunde faa Konstitutionsvederlag for dem.

Enhver der har blot en Smule Kendskab til Trafiktjenesten ved, at det ikke blot ikke kan lade sig gøre at tilrettelægge Tjenesten for det kørende Personale, saa de *alle* er anvendt til Kørsel, men at det tilmed er en Nødvendighed

at have Mandskab i Reserve. Hvis der pludselig kommer en uventet Særtogsanmeldelse eller en Sygemelding er det nødvendigt at have en Reservemand at kunne sende ud. Det indretter enhver Lokomotivmester sig da ogsaa paa. Det vilde derfor være en højst mærkelig Opfattelse, at af Reservens Lokomotivførere skulde de konstituerede først og fremmest anvendes til Kørsel, idet de ellers skal regnes som Lokomotivfyrbødere. Men saaledes mente man altsaa for saavidt angaar den her omtalte H. K. P.

Da vor Org. fandt noget saadant urimeligt, blev Sagen forelagt Finansministeriet, som d. 31. August 1945 udtalte følgende:

„Angaaende Spørgsmaalet om Beregning af Funktionsvederlag for Dage, hvor en som Lokomotivfører fungerende Lokomotivfyrbøder har Raadighedstjeneste, skal man i Overensstemmelse med en fra Lønningsraadet indhentet Udtalelse meddele, at der efter Finansministeriets Opfattelse bør ydes Funktionsvederlag for den enkelte Raadighedsdag, naar Funktionen er begyndt forud for og afsluttes efter denne.“

Før Modtagelsen af denne Skrivelse var vi mundtlig underrettet om, at Manden vilde faa sine Penge, og Skrivelsen var efter vor Opfattelse ogsaa klar nok. Det var jo aabenbart for enhver, at H. K. P.'s Funktion som Lokomotivfører var begyndt forud for den omstridte Raadighed og sluttet efter denne, idet den stadig var løbende.

Vi havde, som det viste sig, dog gjort Regning uden Vært. En i Smaalighed og Fortolkningkunst opøvet Embedsmand kom til den Opfattelse, at Hovedvægten slet ikke skulde lægges paa, om det drejede sig om en Raadighedstjeneste midt i en aarelang Lokomotivførerfunktion. Han fandt paa, at det afgørende Synspunkt var den *enkelte* Raadighedsdag. Resultatet blev da, at den konstituerede Lokomotivfører H. K. P. alligevel ikke fik Lokomotivførerløn for de 7 omstridte Raadighedsdage. Han fik kun for 3 af dem.

Det drejede sig som foran forklaret om følgende Dage: 24. Okt., 30. Okt. og 1. Nov., 3. Nov. og 4. Nov., 8. Nov., 17. Nov. Af disse var kun de 3 *enkelte* Dage. De resterende Dage (de kursiverede) var sammenhængende to og to; og for dem vilde man ikke betale Lokomotivførerløn, men kun Lokomotivfyrbøderløn. Sagen gik saa

d. 12. December 1945 til Finansministeriet paa ny. Svar er endnu ikke modtaget.

Dette var den enkelte specielle Sag, men vi skal ganske kort omtale et Par andre.

Konstitueret Lokomotivfører P. K. R. H. fik nægtet Konstitutionsvederlag for 8 Raadighedsdage i Løbet af et halvt Aar (1. Nov. 1944—1. Maj 1945) nemlig: 7.—8. Nov., 15.—16. Febr., 18.—19. Febr. samt 1.—2. April. Motivering var, at det ikke var *enkelte* Dage. Det mærkværdige er imidlertid, at han i hvert af disse Tilfælde var beordret til Raadighedstjeneste fra Kl. 20 Aften til Kl. 8 næste Morgen. Det regnede Distriktet saa for 2 Dage?

Tilsvarende gælder for konstitueret Lokomotivfører A. T. Ogsaa han har været beordret til Raadighedstjeneste Kl. 18,00—6,00 og har faaet Afslag paa Konstitutionsvederlag, fordi en saadan Tjeneste ikke er en *enkelt* Dag, men to sammenhængende Dage.

De tre her omtalte Tilfælde, drejer sig om *Mænd, der siden 1942 ikke har udført een eneste Dags Lokomotivfyrbødertjeneste*, og som nu i 1946 er udnævnt til Lokomotivførere. Det turde derfor være yderst ligetil, at ingen vil være i Stand til at kunne forstaa, at Statsbanernes Administration mener, at selv om der for 3—4 Aars Virksomhed i højere Stilling skal ydes et Konstitutionsvederlag, kan det, uanset den Kendsgerning at Lokfyrbødertjeneste *ikke* er forekommet, dog være berettiget at indtage det Standpunkt, at en konstitueret Lokomotivfører, der holder Reserve — og som i flere Tilfælde endda har faaet tildelt en Mand til Lokomotivfyrbødertjenesten, hvis der maa rykkes ud — skulde regnes for paa disse Dage at have udført Lokomotivfyrbødertjeneste og derfor miste Retten til sin Lokomotivførerløn.

Sagen ligger som omtalt nu i Finansministeriet, som forhaabentlig vil give os Medhold i, at Raadighedstjeneste som Lokomotivfører er Lokomotivførertjeneste ikke blot for den virkelige udnævnte men ogsaa for den konstituerede Lokomotivfører.



TRANSPORTPROBLEMET

*En maalbevidst Transportpolitik i Norge.
Hvorfor tøver den danske Venstreregering.*

Sekretær Chr. Vejre, der var den ledende Kraft i det i Fjor af Trafikorganisationerne nedsatte Trafikudvalg, som afgav Betænkning i dette Aars Foraar, har sendt os nedenstaaende Artikel:

Mens den danske Regering stadig tøver med at træffe de nødvendige Foranstaltninger til en samfundsmæssig forsvarlig Ordning af Landets Trafik, er den socialdemokratiske Regering i Norge i fuld Gang med en Samling af Trafikmidlerne til Gavn for saavel den store Befolkning som for Landets Økonomi.

Man er i Norge, som forøvrigt ogsaa i Sverige, England m. fl. Lande, helt paa det rene med, at det er ganske uforsvarligt at lade den private Automobilkapital udfolde sig paa Trafikomraadet, som Tilfældet var efter den første Verdenskrig, hvor Resultatet af Kræfternes frie Spil blev Hovedtrafikmidlernes økonomiske Ødelæggelse og et overdemissioneret Trafikapparat, som kostede Samfundet et Hundredtal af Millioner.

Et af de første Skridt, de norske Myndigheder foretog til Koordinering af Trafiksystemet, var Indføjelsen af Privatbanerne i Statsbanenettet.

Et særligt Ministerium for Transport blev oprettet; herfra skal der føres nøje Indseende med, at Transporten saavel til Lands som til Søs tilrettelægges efter samfundsmæssige Hensyn og ikke som Spekulationsforetagender. Man er straks gaaet i Gang med en Undersøgelse af de forskellige Egenes Transportbehov, d. v. s. Konstatering af, hvor Transportvejene gaar, og hvor der ved Ændringer af disse kan opdyrkes nye Felter eller uden Gene for Befolkningen foretages Omlægninger, hvorved der kan spares Trækkraft, Materiel og Arbejdsydelse. Et Omraade, Departementet i særlig Grad har sin Opmærksomhed henvendt paa, er Organiseringen af Landevejstransporten. Denne skal afpasses efter det nødvendige Behov med Hensyntagen til øvrige eksisterende Trafikmidler, saa en for den samlede Transport skadelig Konkurrence kan undgaas.

Hvor vigtigt det er at bringe Transportvæsenet ind under en fast Plan fremgaar af nogle Udtalelser, af en af de ledende Mænd i dette store Arbejde:

„Afviklingen af Norges Transportbehov før Krigen kostede aarligt mellem 500 og 600 Mill. Kr., oplyste han. Naar vi i Norge organiserer Driften samfundsmæssigt, d. v. s. afpasser den efter Behovet, vil det ingenlunde være for optimistisk at regne med, at der kan spares 20 pCt. eller mere end 100 Millioner om Aaret — Penge, vi vil kunne bruge til produktive Formaal.

Hvis vi skulde genrejse det offentlige Transport-

apparat, vi havde før Krigen, vilde det forøvrigt blive ødelæggende for vor Økonomi. I 1939 havde den indregistrerede norske Bilpark en Indkøbsværdi af ca. 700 Mill. Kr. Skulde denne Bilpark bringes op til det samme Niveau, vilde det formentlig i Dag koste det dobbelte Beløb, og i Betragtning af vor Valutasituation vil alle forstaa Nødvendigheden af at foretage en Regulering her og indskrænke Behovstilfredsstillelsen til, hvad der er paakrævet. Vi bør ogsaa gøre os klart, at de Beløb, som tiltrænges for at vedligeholde vort nødvendige Transportapparat, er saa store, at vi tvinges til en streng Økonomisering af den fremmede Valuta, vi har saa svært ved at skaffe tilveje.

I det hele taget har vi ikke Raad til at drive Transportvirksomhed bare for at have noget at beskæftige os med.

Selvsagt skal de enkelte Transportmidlers Interesser varetages; men det maa være i Overensstemmelse med Samfundets Interesser. De enkelte Transportmidler er vokset frem hver for sig paa forskellige Tider, eftersom Teknikkens Udvikling har skabt Forudsætningerne. Dette teknisk betingede Forhold har givet Grundlag for den Opfattelse, at de ogsaa hver for sig har en selvstændig og uafhængig Opgave i Samfundslivet. Dette er imidlertid et fundamentalt Fejlsyn — de har nemlig kun en Opgave — i Fællesskab og under bedst mulig Samvirken at tilfredsstille Samfundets Transportkrav.

Man vil kunne se hele Forholdet adskilligt klarere, hvis man tænkte sig, at alle Transportmidler var opstaaet samtidig. I saa Fald vilde det være helt naturligt at bringe dem til at virke sammen og tildele dem hver sine specielle Opgaver.

Selv om det er sent at paabegynde denne Samordning, er det ikke for sent — og det maa gøres.”

Disse Udtalelser passer ikke alene paa de norske Forhold, men Ord til andet paa de danske. Vi har lige saa lidt som Norge Raad til at anvende mere fremmed Valuta til Indkøb af Transportmateriel, Kul, Olie, Benzin og Gummi m. v., end hvad der er strengt nødvendigt for vort Behov. Men skal vi undgaa det — uden at berettigede og nødvendige Transportinteresser tilsidesættes, saa har vi kun et Middel at anvende, nemlig at bringe hele vort offentlige Transportvæsen ind under Samfundets Ledelse og faste Kontrol — akkurat som man er i Gang med i Norge.

Transportorganisationernes Trafikudvalg, som afgav sin Betænkning i Februar 1946 har netop stillet Forslag om en omfattende Koordinering af Trafikmidlerne. Udvalgets Betænkning er tilstillet Trafikministeren og Rigsdagens Medlemmer.

Vi venter nu paa Regeringens Initiativ — men Sagen haster, thi jo længere Tid, der gaar, jo dybere vil de private Foretagender igen være trængt ind paa Trafikomraadet og Problemets Løsning paa ny være vanskeliggjort.

AARSMØDE

Da de svenske Lokomotivmænd for nogle Aar siden sluttede sig sammen med det svenske Jernbaneforbund, blev det bestemt, at Lokomotivmændene skulde beholde deres Feriehjem som selv-vejende Institution, saa de ogsaa i Fremtiden havde et Sted, hvor de kunde tilbringe deres Ferie. Paa dette Feriehjem afholdes der hvert Aar i Foraars- og Efteraarstiden ogsaa en Del Kursus, i hvilke samtlige Forbundets Medlemmer kan deltage. Derudover er det blevet fast Tradition, at Lokomotivmændene hvert Aar afholder deres Aarsmøde her, og Svenskerne har ikke glemt det gode Samarbejde vi havde tidligere, saaledes at vor Organisation altid inviteres til deres Aarsmøde. En Venlighed vi er meget glade ved.

I Aar afholdtes dette Aarsmøde den 25. og 26. Maj, og da Vejret viste sig fra den smukkeste Side, var det en herlig Oplevelse at være et Par Dage paa Särö, hvor man traf mange af de gode, gamle og kendte Kammerater, med hvem det ikke alene er en Fornøjelse at diskutere de mere faglige Problemer, men som ogsaa rent kammeratligt uden for Kongressalen gør alt muligt for, at man skal befinde sig godt.

Formanden, Lokomotivfører A. J. Malm, Stockholm, bød velkommen og aabnede Aarsmødet. Til Stede var 101 Delegerede foruden Styrelsen og Gæsterne.

Efter at de forskellige Valg til Aarsmødets Tillidsmænd var foretaget, gik man over til Behandling af Formandens Beretning, og man oplevede det vistnok enestaaende, at den godkendtes uden Diskussion. Det samme blev Tilfældet med Regnskaberne.

Nu kom der imidlertid et Punkt paa Dagsordenen, der satte Diskussionen stærkt i Gang, nemlig Spørgsmaalet om Tjenestealdersberegning. I de senere Aar har Staten overtaget en Mængde Privatbaner, og det er ganske indlysende, at dette har givet Anledning til ikke saa faa Problemer af denne Art, og det vil vist blive meget svært at komme helt til Bunds i denne Sag, men man vedtog at nedsætte et Udvalg til at arbejde videre med den.

I Sammenhæng hermed førtes ogsaa en længere Debat om, at man skulde forsøge at faa Lokomotivpersonalet ved de smalsporede Jernbaner op i samme Lønklasse som Lokomotivpersonalet ved de normalsporede Baner.

Ikke mindst efter Indførelsen af elektrisk Drift kom man ud for, at en Mængde Tog blev fremført med kun 1-Mands Betjening. Dette har gennem Aarene givet Anledning til megen Utilfredshed blandt Medlemmerne, der meget kraftig hævdede det uforsvarlige i en saadan Betjeningsform, ikke alene rent sikkerhedsmæssig, men ogsaa af Hensyn

til de stærkt forøgede Krav, der stilledes til Personalet.

Organisationen har ved flere Lejligheder sat ret kraftig ind i denne Sag, og man er indstillet paa med alle mulige Midler at modvirke den Tendens, der findes hos Administration til at indføre dette System i saa stor Udstrækning som mulig. Aarsmødet var meget vel klar over, at det blev meget vanskeligt at komme *helt* uden om den bestaaende Ordning, men maatte saa kræve, at hvor det drejede sig om 1-Mands Betjening, maatte Arbejdstiden sættes betydeligt ned.

En Mængde andre Forslag var til Behandling, og ikke mindst Tjenestetidsreglerne var stærkt om-diskutteret.

Man glæder sig altid over den korrekte og saglige Form, Svenskerne har at føre en Debat paa; selv de mest brændende Spørgsmaal bringer dem ikke ud af denne Ligevægt.

Til Formand genvalgte A. J. Malm, Stockholm, og som Kasserer valgtes Lokomotivfører N. Wiqvist, Stockholm.

S. J.

Studiekursus paa Mommark Færgegaard.

Fra 2. til 8. Juni afholdt Dansk Jernbaneforbund Studiekursus for sine Tillidsmænd paa Mommark Færgegaard. Feriebyen ved Middelfart, hvor Forbundet ellers holder Kursus, er for Tiden belagt med tyske Flygtninge. Fra Mommark er Færgeforbindelse til Faaborg, og da Statsbanerne for kort Tid siden overtog Færgeruten, der tidligere blev drevet af Ø.K., solgte dette Selskab samtidig Færgegaardens til Folkeferie, et Køb som uden Tvivl vil være til Glæde og Tilfredshed for de mange, der gennem Folkeferie søger Ferieophold til rimelig Pris i smukke og idylliske Omgivelser.

Selve Kursuset var som sædvanligt udmærket tilrettelagt med arbejdende Studiekredse samt ind imellem Foredrag. Og det er naturligt, at den nylig vedtagne Lønningslov afgav righoldigt Stof at drøfte i Studiekredsene. Folketingsmand Frede Nielsen belyste i et Foredrag indgaaende sønderjyske Problemer; Tilhørerne fik et overbevisende Indtryk af, med hvilken Interesse Foredragsholderen omfattede sit Emne.

Vi heroppe fra Gammellandet har maaske ikke rigtige Forudsætninger for at bedømme, hvad det er, der i Grunden er foregaaet dernede i Grænse-landet baade før og under Krigen, men Folketingsmandens Foredrag var saa sagligt, nøgternt og klart, at ingen var i Tvivl om, hvilke store Problemer vort Land staar over for i Grænsespørgsmaalet.

Flere af Forbundets øverste Tillidsmænd holdt Foredrag om interne, organisatoriske Forhold; det

var interessant at høre, hvorledes det store Jernbaneforbund til daglig virker i Medlemmernes Interesse.

Auditør K. B. Hansen var ogsaa Foredragsholder. Der blev lyttet med Interesse til de Udtalelser, han fremkom med, om hvordan Auditørinstitutionen er opstaaet, og hvorledes den virker.

Fra Generaldirektoratet var Trafikinspektør P. E. N. Skov kommet til Stede. Han talte om Trafikken og Krigen; særlig den sidste Del af dette Foredrag greb Tilhørerne stærkt. Trafikinspektøren skildrede herunder sine Oplevelser under et Ophold i Padborg i Slutningen af Krigen, da Fangerne fra Koncentrationslejrene i Tyskland blev sendt til Sverige. Det var rystende at høre, og i den Forbindelse gjorde Trafikinspektøren opmærksom paa, at det var det danske Socialministerium med D.S.B.s Chauffører som glimrende Hjælpere, der tilrettelagde og organiserede Transporten pr. Bus af de mange Mennesker, der blev hentet herop til Danmark baade før og efter Kapitulationen. Æres den der æres bør, og Trafikinspektøren udtalte sin største Anerkendelse af Grev Folke Bernadotte og Røde Kors' storslaaede Indsats paa mange Omraader, men som sagt, det var danske Chauffører, der paa Socialministeriets Opfordring udførte disse heldmodige Transporter.

Grundlovsdagen var der arrangeret en Tur til Sønderborg, derfra gik Turen til de gamle, minderige Dybbølskanser. Hr. Postmester Ræder havde stillet sig til Raadighed for at lede Omvisningen samt forklare Skansernes Historie.

Sverige og Norge var begge repræsenterede paa Kursuset ved to Kammerater, og det er naturligt at de blev hyldet, efter at de hver for sig havde givet en kort Redegørelse for deres Organisationers Virke under Krigen.

Dagene gik hurtigt, og maa jeg endnu en Gang sige Jernbaneforbundets Oplysningsudvalg en hjertelig Tak for de interessante Dage, jeg tilbragte hos dem.

S. Suneson.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Turbesættelse.

Ved Depotet i Fredericia har der flere Aar ved Turbesættelserne været en Del Diskussion om et særligt Punkt. Der tales da altid om Nødvendigheden af at tage en Del af Lokomotivførerne ud af Rangerturene for at sætte dem til Strækningstjeneste, og der er da stærkt delte Meninger om den rigtige Turanbringelse af disse, overvejende ældre Førere.

Undertegnede er saavel i Alder som i Anciennitet uangribelig berettiget til at kunne køre i enhver af de foreliggende Ture. Ved Turafstemningen stemmer jeg f. Eks.: Nr. 1.: Rangertur A, Nr. 2.: Stræk-

ningstur 7, Nr. 3.: Strækningstur 6, og jeg kommer i Rangertur A. Saa foreligger det Tilfælde, at Depotet grundet paa Førermangel beordrer mig til Strækningstjeneste eventuelt Reserven.

Hvor er da min Plads?

O. Th. Hanson, Lokf. i Fa.

Naar det er nødvendigt at tage en eller flere Lokf. ud af Rangertur for midlertidigt at anvende dem til Strækningstjeneste, er det en fast Regel, at de kommer til at tilhøre Reserven.

Den almindelige Fremgangsmaade er i saadanne Tilfælde, at man først, og efter Anciennitet, tager de af Rangerturens Lokførere, der ved Turvalget gerne vilde i Strækningstur eller i Reserven, men ikke kunde faa dette Ønske imødekommet.

Er disse Lokomotivførere alle taget ud af Rangerturen (eller har der slet ingen været af dem), saa der kun findes Lokf., som trods Anciennitet til Strækningsturene dog har stemt sig i Rangertur, og det alligevel bliver nødvendigt at tage en eller flere af dem ud til Liniertjeneste, *skal der begyndes med den yngste*, saaledes at ældste Mand længst muligt faar Lov til at køre i Tur efter sit Turvalg-ønske.

Dersom O. Th. Hanson, der hævder at have Ret til at kunne stemme sig i hvilken som helst af Fa.-Depots Ture, er ældste Mand i Rangerturen, er han den, der i paakommende Tilfælde sidst skal tages ud af Rangerturen, og han er den første, som skal genanbringes dér. Men *hvis* han tages ud af sin Tur, skal han tilhøre Reserven. Han kan ikke kræve at komme i fast Liniertur. Derimod kan han faa Maanedsafløsning dér sammen med Reservens øvrige Personale.

Red.

Uheldsforsikringsforeningen for De danske Statsbaners Personale.

Repræsentantskabsmøde

afholdtes Mandag den 20. Maj 1946 Kl. 16,30 i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København.

Tilstedeværende Repræsentanter:

Jernbaneforeningen: Trafikinspektør J. Okkels, pens. Trafikkontrolør A. Heede, Overassistent Carl Andersen, Trafikkontrolør P. From Hansen, Togfører P. K. Jensen, Trafikassistent C. A. A. Larsen, pens. Togfører M. Kristensen.

Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Th. Pedersen, Sekretær C. F. W. Poulsen, Sekretær J. K. F. Jensen, Overmatros H. Rasmussen, Banearbejder N. A. Jensen, Vognopsynsmand R. V. Foged, Overportør Meldgaard Kristensen.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation: Maskinarbejder Hj. Jensen, Arbejdsmand O. C. Christiansen, Tømmer M. Jensen, Aarhus.

Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Soph. Jensen, E. Kuhn, S. Suneson.

Af Foreningens Æresmedlemmer var følgende til Stede: Borgmester O. Andersen, fhv. Trafikinspektør Rønnfeldt og fhv. Snedker Laur. Hansen.

Fhv. Trafikminister Friis Skotte, fhv. Togfører P. D. Pedersen og fhv. Regnskabsfører Chr. Schmidt havde meldt Forfald.

Som Medlemmer af Skadeudvalget var mødt Banearbejder N. C. Madsen og Togfører N. J. Olsen. Som Medlemmer af Styrelsen: Godsekspektor C. A. Gustavsen og Forretningsfører Ch. Petersen.

Fhv. Trafikkontrolør Mandrup Poulsen var efter Indbydelse til Stede som Repræsentant for Statsbanepersonalets private Hjælpekasse. Forsikringsforeningen var repræsenteret ved Sekretær Chr. Vejre.

Formanden, Sekretær J. K. F. Jensen, bød alle tilstedeværende velkommen og konstaterede, at Repræsentantskabsmødet var lovligt indvarslet.

Til Mødets Sekretær valgtes From Hansen.

Dagsordenens Punkt 1. — Protokollen.

Protokollen fra forrige Møde godkendtes uden Diskussion.

Dagsordenens Punkt 2. — Beretning og Regnskab.

Forretningsfører Ch. Petersen henviste til den trykte Beretning, hvoraf fremgaar, at Antallet af anmeldte Skader i det forløbne Aar har været noget større end i det foregaaende Aar, idet Skadeprocenten har udgjort 8,68 pCt. mod 8,23 pCt. Aaret forud.

Der er ialt afreguleret 558 Skadetilfælde, deraf er 520 endelig afgjort med Dagpengeerstatning. 16 Tilfælde medførte Invaliditetserstatning og 3 Tilfælde Døds'erstatning. I 7 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises, og i 12 Tilfælde frafaldtes Erstatningskrav. Ved Aarets Udgang henstod 94 Skadetilfælde uafgjort, deraf er 16 Krigsskader, som først kan endelig afgøres i indeværende Regnskabsaar.

Med Hensyn til Krigsskadesagerne oplyses, at der ialt her foreligger 49 saadanne Sager. Deraf er indtil Dato afreguleret 39 Sager med Dagpenge; af disse 39 Sager er de 6 henlagt, fordi der i dem tillige vil blive Tale om Invaliditetserstatning, der først senere kan fastsættes. I 8 Krigsskadetilfælde er der udbetalt Døds'erstatning med 50 pCt. Hvor mange Procent, man derudover kan yde i Døds'erstatning, kan først afgøres, naar Invaliditetssagerne kan endelig afregnes, idet vi jo i Henhold til Repræsentantskabets Beslutning skal holde os inden for de 35 000 Kr., der er stillet til Raadighed til Krigsskade'erstatninger. I Regnskabsaaret 1944—45 er ialt udbetalt 16 227 Kr. i Krigsskades'erstatninger. Skønmæssig har vi anslaaet de 6 Invaliditetssager til at koste 8 300 Kr., hvortil kommer de 8 Døds'erstatninger, som — dersom man regner med 100 pCt. Erstatning — vil kræve yderligere 10 500 Kr. Det ser saaledes ud til, at vi vil blive i Stand til at afregne alle Krigsskadesagerne med fuld Erstatning og holde os inden for det bevilgede Beløb 35 000 Kr.

Angaaende de afgjorte Skadesager henvistes til den skriftlige Beretning, der er tilsendt alle Repræsentanterne.

Skadeudvalget, som har haft Skadesagerne til Gennemsyn, har erklæret intet at have at bemærke til de trufne Afgørelser. Voldgiftsretten har ikke været i Funktion i Aarets Løb.

Den samlede Erstatningssum har udgjort 57 690 Kr., nemlig ordinære Erstatninger 41 463 Kr. og som nævnt Krigsskadesager 16 227 Kr.

Forsikringsmæssigt set er Aaret forløbet særdeles tilfredsstillende, idet vi har været i Stand til at afholde hele den til Krigsskader udbetalte Sum paa selve Driftsregnskabet uden at ty til Forbrug af Reservefondets Midler.

Vi har fremdeles haft Tilgang af nye Medlemmer. Medlemsantallet er 6 428, hvilket er 48 flere end Aaret forud.

Den samlede Forsikringssum udgør pr. 30. November 1945 35 362 762 Kr., hvilket er 999 707 Kr. mere end forrige Aar.

Af den trykte Beretning fremgaar bl. a., at Præmieindtægten i de 8 Aar 1937/38—1944/45 har udgjort ialt 437 267 Kr., og at Erstatningsbeløbet incl. Omkostningerne har været 330 116 Kr., hvilket svarer til 75 pCt. af Præmieindtægten.

M. H. t. Regnskabet (se Side 90) bemærkes, at vi har haft en Kursgevinst paa 2 490 Kr. Renteindtægten har været 6 747 Kr., en Stigning paa 524 Kr.

Præmieindtægten har været 68 466 Kr., d. v. s. 2 876 Kr. mere end i Fjor. Administrationsudgifterne udgør 18 396 Kr. eller 515 Kr. mindre end det foregaaende Aar.

Aarets Overskud udgør oprindeligt 16 325 Kr., men da der heraf er medgaaet til afregnede Krigsskader 16 227 Kr., er der kun overført 98 Kr. til Reservefondet.

Af Status fremgaar, at der til Skadereservefondet er overført 26 000 Kr., at Reservefondets Beholdning udgør 127 375 Kr., og at Kursreguleringsfondet nu udgør 15 613 Kr.

Foreningens Obligationsbeholdning har en Kursværdi af 156 972 Kr.

Status balancerer med 168 989 Kr.

Regnskabet er revideret af Revisorerne d'Hrr. Heede og C. F. W. Poulsen og befundet at være i Orden.

Til Slut gøres opmærksom paa, at der af Socialministeren i denne Maaned er forelagt Rigsdagen Forslag til Lov om Ændring i Loven om Forsikring mod Ulykkestilfælde, gaaende ud paa, at en lang Række Erhvervs sygdomme fremtidig anses som værende omfattet af Ulykkesforsikringsloven og altsaa giver de forsikrede Adgang til Erstatning i Henhold til Ulykkesforsikringsloven. Der opstaar derved Spørgsmaal om, hvorvidt saadanne Sygdomstilfælde ogsaa bør falde ind under Uheldsforsikringsforeningens Omraade og give vore Medlemmer Adgang til Erstatning, naar de rammes af Erhvervs sygdomme. Vi har drøftet det i Styrelsen og er kommet til det Resultat, at vi maa anbefale Repræsentantskabet at fastslaa, at kun saadanne Erhvervs sygdomme, som er nævnt i Forsikringsbe-

tingelsernes § 3, er omfattet af Forsikringen. Saa fremt alle de Erhvervssygdomme, der fremtidig falder ind under den lovpligtige Ulykkesforsikring, til lige skulde give Adgang til Erstatning fra Foreningen, maatte det medføre en betydelig Præmieforhøjelse, eventuelt en særlig Fareklasse. Det anses ikke for rimeligt at foretage dette, dels fordi Erstatning jo nu kan opnaas gennem den lovpligtige Forsikring, dels fordi Jernbaneetatens Personale kun i ringere Grad er udsat for Erhvervssygdomme, end Tilfældet er for Personer, der er beskæftiget i Privatindustrien, hvor man navnlig under Krigen og fremdeles under krigsprægede Arbejdsprocesser og ved Beskæftigelse med Erstatningsstoffer er udsat for Opstaaen af Lidelser, der udelukkende skyldes Arbejdet.

Styrelsen foreslaar derfor, at Repræsentantskabet vedtager en saalydende Protokoltilførsel:

„Repræsentantskabet beslutter, at kun saadanne Erhvervssygdomme, som er anført i Forsikringsbetingelsernes § 3, er omfattet af Forsikringen; derimod ikke de i Loven om Forsikring mod Følger af Ulykestilfælde § 1, Stk. 3, i Skemaet nævnte Erhvervssygdomme.“

Med disse Bemærkninger indstilles Beretning og Regnskab til Repræsentantskabets Godkendelse og den nævnte Protokoltilførsel til Vedtagelse.

Formanden, J. K. F. Jensen: Takker Forretningsføreren for den aflagte Beretning.

Beretningen, Regnskabet og Resolutionen indannes herefter til Diskussion.

Lokomotivfører E. Kuhn: Hvad Krigsskaderne angaar, glæder det mig, at vor Forening i Modsætning til andre Uheldsforsikringsforeninger har kunnet yde fuld Erstatning for Krigsskader.

Vedrørende Erhvervssygdomme er jeg utilfreds med den stillede Resolution. Vi har i vor Forening altid ydet samme Procenterstatning som Direktoratet for Ulykkesforsikring. Mener, det vil være rigtigt at fortsætte ad den Linie. En forsikret, der bliver syg paa Grund af f. Eks. Benyttelse af Erstatningsterpentin, bør ligestilles med den, der kommer til Skade. Henstiller, at Styrelsen efter bedste Skøn afgør Sagerne vedrørende Erhvervssygdomme.

Sekretær J. K. F. Jensen: Det maa være en Betingelse, at Skadens Art er dækket af Forsikringen. Direktoratet for Ulykkesforsikring retter vi os efter ved Afgørelse af Skadens Udstrækning. Er enig med Styrelsen i, at vi skal være forsigtige med at udvide vore Forpligtelser, før vi er sikre paa, at vi økonomisk kan overkomme det. Erhvervssygdomme har ikke tidligere været inde under Ulykkesforsikringen; det er noget nyt, der nu kommer frem, og som vi maa se paa, inden vi eventuelt ændrer vore Forsikringsbetingelser.

Lokomotivfører E. Kuhn: Vi har haft Tilfælde, hvor Folk paa Grund af Eksem, fremkaldt af Olie, har maattet forlade Lokomotivtjenesten. Mener, vor Forsikringsforening bør yde Erstatning i saadanne Tilfælde.

Forretningsfører Ch. Petersen: Efter min Mening bør vi i det store og hele ligge paa Linie med Lo-

ven om Ulykkesforsikring, men det nye Tillæg til Loven er en saa stor Udvidelse, at vi maa være klar over Følgerne, inden vi udvider vore Forsikringsbetingelser. (Nævnte en stor Række af Tilfælde, der var foreslaaet henført under de Erhvervssygdomme, som lovpligtig Ulykkesforsikring i Fremtiden skulde dække). Præmien til de lovpligtige Ulykkesforsikringer vil der blive givet Tilladelse til at forhøje. Naar vi ikke kan overse de økonomiske Forpligtelser, vi kan komme ud for, maa vi være tilbageholdne foreløbig; derfor er Resolutionen stillet. Det er kun enkelte Kategorier inden for Jernbanepersonalet, der kan komme ud for de nævnte Erhvervssygdomme. Størsteparten af vore Medlemmer kommer ikke ud for disse Sygdomme. Det er muligt, Styrelsen til næste Repræsentantskabsmøde vil fremsætte Forslag til Medtagelse af disse Erhvervssygdomme og som en Følge heraf ogsaa Forslag om en Forhøjelse af Præmien. Erhvervssygdomme kan ikke sammenlignes med vort Standpunkt til Krigsskader. Krigsskader, vidste vi, vilde holde op engang; det vil Erhvervssygdomme ikke, selv om de muligvis nu har et større Omfang paa Grund af Erstatningsvarer, end de vil faa i Fremtiden.

Tømrer Mogens Jensen: I Værkstederne har vi haft enkelte Tilfælde af Erhvervssygdomme, men disse Folk er sat til andet Arbejde og har derfor ikke lidt nogen Skade.

Ikke flere ønskede Ordet.

Beretningen, Regnskabet og Resolutionen blev herefter enstemmig vedtaget.

Dagsordenens Punkt 3. — Valg i Henhold til Vedtægterne.

Følgende Valg foretoges:

Styrelsen:

Forretningsfører: Ekspedient Ch. Petersen,
Sekretær: Godsekspeditor C. A. Gustavsen,
3. Medlem: Lokomotivfører Soph. Jensen,
Kasserer: Trafikkontrolør P. From Hansen,
Stedfortræder: Forretningsfører Th. Pedersen.

Formand for Repræsentantskabet: Sekretær J. K. F. Jensen.

Næstformand for Repræsentantskabet: Maskinarbejder Hj. Jensen.

Revisor: Sekretær C. F. W. Poulsen.

Revisorsuppleant: Lokomotivfører S. Suneson.

Skadeudvalg: pens. Banearbejder N. C. Madsen,
Togfører N. J. Olsen.

Suppleant til Skadeudvalget: Lokomotivfører E. Kuhn (for begge).

Formand for Voldgiftsretten: Overkirurg Dr. Hans Wulff.

Medlemmer af Voldgiftsretten: Trafikinspektør J. Okkels, Sekretær Chr. Vejre.

Suppleanter: Lokomotivfører L. M. Schmidt (for Trafikinspektør J. Okkels), Overportør Meldgaard Kristensen (for Sekretær Chr. Vejre).

Dagsordenens Punkt 4. — Fastsættelse af Lønninger.

Forretningsfører Ch. Petersen: Styrelsen foreslaar de nugældende Lønninger med den Automat,

som har været gældende i de sidste Aar, bibeholdt. Styrelsen foreslaar ligeledes, at Diæterne forbliver uforandret.

Begge Forslag enstemmigt *vedtaget* uden Debat.

Dagsordenens Punkt 5. — Eventuelt.

Tømrer Mogens Jensen: Takker for de 13 Aar, i hvilke jeg har været Medlem af Repræsentantskabet. Udtræder nu paa Grund af Alder. Takker ogsaa for den Kulance, Styrelsen altid har vist over for Medlemmerne. Haaber, vor Uheldsforsikringsforening stadig maa gaa frem til Gavn for Statsbanernes Personale.

Forretningstører Ch. Petersen: Styrelsen henstiller til Repræsentanterne og de faglige Organisations Tillidsmænd Landet over at gøre en Indsats for, at alle Jernbanemænd indmelder sig i Uheldsforsikringsforeningen. Vort Medlemstal fordeler sig saaledes inden for Organisationerne:

Dansk Jernbaneforbund	4390
Jernbaneforeningen	834
Dansk Lokomotivmands Forening	676
Værksteds- og Remisearb. Fællesorganisation	600

Er forbavset over, at Jernbanemændene endnu ikke alle har faaet Øjnene op for det store Gode, Uheldsforsikringsforeningen er. Vi yder Erstatning for Uheld, der sker saavel i Tjenesten som i det private Liv.

Sekretær J. K. F. Jensen: Takker Mogens Jensen for hans aldrig svigtende Interesse og Arbejde i Uheldsforsikringsforeningen. Takker Styrelsen for økonomisk og godt udført Arbejde. Vi er den eneste Uheldsforsikringsforening, der har ydet fuld Erstatning for Krigsskader, og Styrelsen har gennemført det uden at angribe vor opsparedede Kapital.

ET TVIVLSOMT PATENT

I England er der i 1907 udstedt et Patent for Togopvarmning med Luft, der er forvarmet af Spildedampen og Røggassen fra Lokomotivets Skorsten. I Skorstenen tænkes anbragt et Rør, hvori der opfanges en vis Mængde Spildedamp og Røggas, som gennem et vandret Rør og Slangekoblinger ledes hen over Vogntagene. Udenom denne Rørledning for Damp og Røggas findes en større Rørledning, saa der bliver et Luftmelletrum mellem de to Rørledninger. Paa passende Steder er der fri Adgang for den atmosfæriske Luft til Rummet mellem Rørledningerne. Princippet skulle da være, at Luften, som af Kørevinden tvinges ind i det udvendige Rør, forvarmes af Varmen i det indvendige og saa i lodrette Rør føres ned i hver Vognafdeling. Der er vist næppe nogen, der har set dette Patent anvendt nogen Steder.

Die Lokomotive.



JUBILÆER

Lokomotivfører *J. G. Agershøj*, Skjalm Hvidesgade 15, Kbhvn. V., fejrer den 16. Juli 1946 sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Ved sit altid gode og ligevægtige Humør har Agershøj i disse mange Aar skaffet sig mange Venner. Han har altid haft et godt Helbred og været en god og pligtfuld Lokomotivmand, som har varetaget sin Gerning med stor Interesse.

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

Th. F.

Den 23. Juli kan Lokomotivfører *H. V. Jørgensen*, Roskilde, fejre 40 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren var Aspirant paa „det Gamle“ København H., blev ansat som Lokomotivfyrbøder paa Gb, men kom ret hurtigt til sin Fødeby Roskilde, hvor han har lagt Resten af sin Lokomotivmandsgerning.

Foruden at være en god Lokomotivmand og Kammerat har Jørgensen flere andre Interesser, som har gjort ham til en kendt Mand indenfor sin By.

Paa Dagen vil Afdeling 5 bringe sin Hyldest og takke for godt Kammeratskab gennem Aarene. *O. A.*

Opmærksomhed frabedes.

Opmærksomhed af enhver Art i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes venligst, men bestemt.

G. O. L. Christensen, Lokomotivfører, Aalborg.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25-aarige Jubilæum den 29. Juli frabedes venligst.

H. L. Christiansen, Lokfører, Fa.

Taksigelser.

For den store Opmærksomhed, der baade fra Afd. 1's Side og fra Kolleger saavel inden for Afd. som fra udenbys og fra pensionerede Kolleger paa saa mange Maader vist mig ved mit 40 Aars Jubilæum, bringer jeg herved min hjerteligste Tak. Mindet om Dagen vil jeg bevare til mine Dages Ende.

M. Henriksen, Lokfører, Gb.

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

K. Olsen, Lokomotivfører, Gb.

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved Faders Begravelse.

Paa Familiens Vegne

O. Bager Nielsen, Lokfører, Kb.

Hjertelig Tak til alle fra Maskinafdelingen, som viste vor kære Mand og Far den sidste Ære ved hans Begravelse. En særlig Tak til Tønder, Padborg og Fredericia Afdeling for Tilstedeværelsen af deres Faner.

Fru Ramkilde og Grete, Haderslev.

FERIEHJEMMET

Aabningen af Feriehjemmet har fundet Sted Lørdag den 22. Juni, og Sæsonen vil slutte Mandag den 2. September.

Der maa i Lighed med tidligere Aar medbringes Rationeringsmærker for Rugbrød, Franskbrød, Gryn, Sukker, Smør og Sæbe til Husholdningsvask.

Mærkerationen for hver Person pr. Dag er saaledes:

Rugbrød	250 gr
Franskbrød	80 gr
Gryn	45 gr
Sukker	50 gr
Smør	36 gr
Sæbe til Husholdningsvask	15 gr

Gæsternes Opmærksomhed henledes paa, at de for de Mærkers Vedkommende, som ikke kan deles, maa være indstillet paa at maatte aflevere mere i Mærker, end der efter foranstaaende kan kræves.

Paa Grund af mærkbare Stigninger i alle Priser har det i Aar været nødvendigt at give Pensionspriserne en Forhøjelse. De for i Aar fastsatte Priser er følgende:

Befordring af Gæsterne til Hjemmet vil kunne ske med alm. Biler. Prisen for en 5 Personers Vogn fra Kalundborg til Feriehjemmet er for Tiden ca. 7 Kr.

Der vil ikke kunne paaregnes længere Ophold paa Hjemmet end ca. 9 Dage, og der vil kun ske Udskiftning paa Mandage, Onsdage og Lørdage, saaledes at Tilrejse og Afrejse maa ske paa disse Dage.

Bestilling af Ophold paa Hjemmet skal altid ske *skriftligt* til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V., under Adresse „Feriehjemmet“. Det maa i Bestillingen anføres, for hvem Opholdet ønskes, for Børns Vedkommende maa disses Alder opgives; endvidere maa der gives Oplysning om den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed og om Ankomsttid til Kalundborg.

Bekræftelsen for Opholdet skal ved Ankomsten til Feriehjemmet tilstilles Økonomaen sammen med Rationeringsmærkerne.

Hunde maa under ingen Omstændigheder medtages paa Feriehjemmet, herunder Forpagtergaarden.

	Ophold pr. Dag	Ophold paa 3 Dage og derunder pr. Dag	Børn indtil 6 Aar pr. Dag	Børn fra 6 til 14 Aar pr. Dag	1 Maaltid udover Døgnets		Besøgende til Pensionærer	
					Børn under 14 Aar	Andre	1 Frokost	1 Middag
I	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Ordinære Medlemmer, disses Hustruer og Børn 14—18 Aar	5,50	6,50	1,25	2,00	1,00	2,25	3,25	3,25
Ekstraord. ikke-tjenstgørende Medlemmer, Hustru og Børn 14—18 Aar								
Enker efter Medlemmer og disses Børn 14—18 Aar								
Ekstraord. tjenstgørende Medlemmer	5,50	6,50				2,25	3,25	3,25
II								
Ekstraord. tjenstgørende Medlemmers Hustruer og Børn 14—18 Aar	8,00	9,00	3,00	4,25	1,75	2,75	3,75	3,75
Andre Tjenestemænd ved D. S. B., Hustru og Børn 14—18 Aar								
III								
Andre Voksne og Børn over 14 Aar	10,00	11,50	4,00	5,00	2,00	3,50	4,00	4,00

Alle ovenstaaende Priser tillægges 10 pCt. i Betjeningsafgift.

P. U. V.
Sophus Jensen.



Forfremmelse til Lokomotivinstruktør pr. 1.—4.—1946.

Lokomotivførerne:

N. V. P. Petersen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
C. A. G. Jensen, Fredericia, i Fredericia.
C. P. Christensen, Struer, i Struer.
J. B. M. Kjær, Aarhus, i Aarhus.

Lokomotivfyrbødere forfremmet til Lokomotivførere.

Fra 1. April 1946.

L. B. Gregersen, Aalborg, i Aalborg.
P. K. Rosenkilde-Hansen, Esbjerg, i Brande.
E. E. Sørensen, Kbh. Gb., i Padborg.
A. V. Christensen, Kbh. G., i Glyngøre.
H. Nielsen, Fredericia, i Kolding.
A. Schmidt, Struer, i Struer.
V. H. Andersen, Aalborg, i Aalborg.
H. J. M. Pedersen, Nyborg, i Odense.
R. S. Nielsen, Fredericia, i Padborg.
S. B. Axelsen, Hobro, i Horsens.
P. K. J. Jensen, Aarhus, i Struer.
E. V. Rasmussen, Slagelse, i Haderslev.
L. K. Sørensen, Nyborg, i Assens.
O. Jensen, Nyborg, i Assens.
V. Nielsen, Korsør, i Brande.
H. G. Routhé, Gedser, i Gedser.
E. O. Erland, Fredericia, i Padborg.
E. S. L. B. Frederiksen, Slagelse, i Haderslev.
J. Nielsen, Aarhus, i Struer.
S. W. Kristensen, Fredericia, i Padborg.
E. B. Pedersen, Aarhus, i Struer.
C. D. Walkusch, Fredericia, i Padborg.
A. B. Carlsen, Nyborg, i Aabenraa.
G. K. Larsen, Aalborg, i Hjørring.
O. M. Jørgensen, Struer, i Struer.
P. Noes, Herning, i Herning.
K. E. Frandsen, Aarhus, i Struer.
E. Kristensen, Aarhus, i Brande.
T. R. Petersen, Randers, i Brande.
H. Nielsen, Esbjerg, i Skern.

Fra 1. Maj 1946.

W. A. S. Andersen, Fredericia, i Padborg.
A. Tarpø, Nyborg, i Padborg.
H. Andreasen, Nyborg, i Brande.
P. T. Kokholm, Aarhus, i Padborg.
G. K. Løfgreen, Langaa, i Langaa.

Fra 1. Juni 1946.

J. Zeilberger, Esbjerg, i Skern.
E. C. Villumsen, Kbh. Gb., i Padborg.
C. B. S. Nielsen (Motorfører), Enghave, i Brande.

Fra 1. Juli 1946.

H. Koue, Kbh. Gb., i Padborg.
N. Larsen, Langaa, i Brande.
C. B. M. Revald, Aalborg, i Brande.

Motorførere I forfremmet til Lokomotivførere fra 1. April 1946 med Station som hidtil.

M. H. Sørensen, Fredericia.
A. Bentsen, Helgoland.
C. J. S. Sørensen, Helgoland.
H. E. Larsen, Helsingør.
K. M. Kristensen, Helgoland.
J. S. M. Beusen, Helgoland.
A. T. Tillebæk, Helgoland.
E. A. Clemmensen, Helgoland.
H. Enevoldsen, Helgoland.
A. H. Hansen, Helgoland.
C. J. Stigborg, Helgoland.
P. Larsen, Helgoland.
N. O. C. Nielsen, Aarhus.
A. Andersen, Aarhus.
R. H. J. Winckler, Helgoland.
J. A. E. Nielsen, Helgoland.
J. E. Staberg, Helsingør.
H. C. R. Jensen, Aarhus.
S. A. P. Halvorsen, Aarhus.
H. N. Hansen, Helgoland.
K. F. Olsen, Helgoland.
H. A. T. Gotfredsen, Helgoland.
N. K. Rasmussen, Helgoland.
J. F. Nielsen, Helgoland.
M. S. Bristing, Helgoland.
E. A. Pedersen, Helgoland.
A. Møllebro, Helgoland.
K. J. Rost, Helgoland.
O. J. Nielsen, Helgoland.
O. G. G. Schou, Aarhus.
V. N. Bundgaard, Aarhus.
L. P. Olesen, Aarhus.
H. R. Hansen, Helgoland.
E. V. Hansen, Helgoland.
J. Jensen, Helsingør.
M. Christensen, Fredericia.
F. C. Jespersen, Helgoland.
P. J. Persson, Helgoland.
A. E. K. F. Z. Givskov, Helgoland.
V. Christiansen, Helgoland.
J. Jensen, Aarhus.

Forfremmelse til Motorførere fra 1.—7.—1946.

Lokomotivfyrbødernes:

H. M. Pedersen, Ro., i Helgoland.
H. Hansen, Kbh. Gb., i Helgoland.
P. H. L. Lenz, Es., i Aarhus.
W. Nielsen, Ng., i Aarhus.
A. H. Momme, Rd., i Aarhus.
L. V. Sørensen, Ar., i Aarhus.
K. C. W. Tingnæs, Ng., i Aarhus.
A. N. B. Andersen, Ng., i Aarhus.
R. Nielsen, Ab., i Aarhus.
O. Frederiksen, Brande, i Aarhus.
A. B. H. Ørholst, Ar., i Aarhus.
E. L. Petersen, Ar., i Aarhus.
A. Christensen, Ar., i Aarhus.
A. F. Heuck, Fa., i Aarhus.
H. C. E. Lundeman, Ng., i Aarhus.

Lokomotivfyrbøderasp. ansat som Lokomotivfyrbøder.

Fra 1. April 1946.

K. A. Hansen, Slagelse, i Slagelse.
J. R. T. Nielsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
K. Andersen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
E. M. H. Skov, Kbh. Gb., i Roskilde.

Fra 1. Maj 1946.

J. Olsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.
T. Andersen, Korsør, i Korsør.

Fra 1. Juni 1946.

S. A. Rasmussen, Aarhus, i Padborg.
C. A. Kristensen, Struer, i Tønder.
K. Egenhardt, Kbh. Gb., i Helsingør.

Annuleret Forflyttelse.

Forflyttelsen af Lokomotivfyrbøder J. E. Pedersen, Brande, til Kalundborg fra 1.—5.—46 er efter Ansøgning annulleret.

Lokomotivførere forflyttet efter Ansøgn. fra 1. Juli 1946.

V. A. A. Jeppesen, Skern, til Kbh. Gb.
H. H. Nielsen, Korsør, til Kbh. Gb.
E. V. E. Horn, Gedser, til Kbh. Gb.
C. S. Larsen, Fredericia, til Kbh. Gb.
N. C. Hansen, Korsør, til Kbh. Gb.
O. T. Bjurner, Slagelse, til Kbh. Gb.
N. J. Karlsen, Gedser, til Kbh. Gb.
O. P. Jørgensen, Korsør, til Kbh. Gb.
N. E. R. J. Stigborg, Korsør, til Kbh. Gb.
V. M. Pedersen, Padborg, til Slagelse.
O. V. T. Larsen, Brande, til Slagelse.
K. O. H. Rasmussen, Herning, til Slagelse.
A. E. M. Petersen, Tønder, til Slagelse.
P. E. Borring, Gedser, til Næstved.
L. H. E. Kubel, Brande, til Næstved.
O. E. Haubye, Padborg, til Næstved.
H. P. M. B. Hansen, Padborg, til Helsingør.
H. V. Harder, Padborg, til Helsingør.
J. A. Andersen, Aalborg, til Korsør.
L. Boldt, Padborg, til Korsør.
A. H. Nurup, Padborg, til Korsør.
H. B. E. Hansen, Assens, til Korsør.
N. P. L. Røgilds, Hjørring, til Aalborg.
G. Lennø, Brande, til Aalborg.
J. T. Svaneborg, Brande, til Aalborg.
N. V. Sørensen, Langaa, til Randers.
P. M. M. Taubro, Brande, til Randers.
B. Holm, Glyngøre, til Struer.
B. M. Stokkendal, Brande, til Struer.
R. Johansen, Kolding, til Herning.
A. Terkildsen, Horsens, til Aarhus.
F. Petersen, Kolding, til Fredericia.
H. C. Hyllegaard, Aalborg, til Nyborg.
F. J. Jørgensen, Padborg, til Kolding.
P. I. Andresen, Padborg, til Kolding.
V. K. Pedersen, Struer, til Esbjerg.
K. A. Andersen, Brande, til Esbjerg.
V. Nielsen, Skive, til Tønder.

H. C. C. J. Hansen, Padborg, til Skive.
A. C. F. Lorentzen, Padborg, til Gedser.
A. Monrad-Andersen, Nykøbing Fl., til Gedser.
A. C. J. Christensen, Padborg, til Gedser.
M. V. V. Rasmussen, Næstved, til Padborg.
M. P. Lauer, Brande, til Næstved.
W. U. Nielsen, Padborg, til Nykøbing Fl.
T. Thomsen, Kolding, til Fredericia.

Uansøgt Forflyttelse fra 1. Juli 1946:

Lokomotivfører J. P. Olsen, Gedser, til Nykøbing Fl.

Forflyttelse af Motorførere efter Ans. fra 15. Juni 1946.

H. V. L. Hansen, Enghave, til Helgoland.
E. A. Nielsen, Enghave, til Helgoland.
C. A. Müller, Enghave, til Helgoland.
V. Wedel, Enghave, til Helgoland.
A. K. Andersen, Enghave, til Helgoland.

Lokomotivfyrbødere forflyttet efter Ans. fra 1. Juli 1946.

K. H. S. V. Nielsen, Padborg, til Helsingør.
H. E. Nielsen, Kalundborg, til Slagelse.
M. Eriksen, Helsingør, til Kbh. Gb.
E. K. Nielsen, Frederikshavn, til Aalborg.
H. C. Hansen, Brande, til Struer.
K. Ljungdahl, Korsør, til Kalundborg.
H. Lund, Tønder, til Frederikshavn.

Navneændring:

Lokomotivfører B. K. P. R. Nielsen, Helsingør, hedder
B. K. P. R. Voxted fra 14.—5.—46.

Navnerettelse:

Lokomotivfyrbøder N. Juul, Fredericia, hedder rettelig
N. Juel.

Dødsfald:

Lokomotivfører P. A. Rasmussen, Struer, d. 31.—5.—46.
— K. E. J. Ramkilde, Haderslev, d. 9.—6.—45.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokfører L. Andersen, København. d. 8.—4.—46.

*Rettelser til
Adressefortegnelsen*

Lokomotivførerafdelingerne:

Holstebro: Repræsentantens Adresse rettes til: Aaga-
de 8.

Langaa: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til:
J. S. P. Søndergaard, Lomannsgade.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Københavns Godsbanegaard: Kassererens Navn og
Adresse rettes til: Ingemann Nielsen, Ellebjergv. 34, 2., SV.

Esbjerg: Kassererens Adresse rettes til: Baggensens
Allé 86.

Viborg: Kassererens Adresse rettes til: Jernbane-
gade 17 B.

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.