



Nº 9

September 1946

46. Aargang

## FRIDAGSTILDELING

„I fuld Erkendelse af Lokomotivpersonalets anstrengende Tjeneste ser Distriktet ikke gerne, at den enkelte giver Afkald paa mere end een Fridag pr. Maaned.“

(Af 2. Distrikts Cirkulære i Sommeren 1943 om frivilligt at stille sig til Disposition paa Fridage.)

Ak ja! Med visse Mellemrum kommer der fra Administrationen en Udtalelse, hvori man giver Udtryk for at være helt paa det rene med, at Lokomotivpersonalets Tjeneste kræver visse særlige Hensyn som f. Eks. i det ovenfor citerede; der tager Sigte paa at være Sikkerhed mod for megen Begrænsning af Friheden.

Ude omkring ved Depoterne sidder der imidlertid hist og her en Leder, som har en anden Opfattelse og tilsyneladende tror, at han kan skalte og valte med Lokomotivmændene, som om det var Maskiner og ikke Mennesker.

Tjenestetidsreglerne indeholder om Udligning af Overtid og om Fridage bl. a. følgende (Fremhævelserne er foretaget af Red.):

„Saadan Erstatning med Fritid skal ydes med passende Varsel og skal, saafremt Overarbejdet er af tilstrækkeligt Omfang, fortrinsvis gives som hele Fridage.“

„Fridage maa i Reglen kun gives enkeltvis og skal fordeles saa ligeligt som muligt over Maanedens Dage. Sammenlægning kan dog finde Sted med Distriktets Tilladelse.

2 sammenlagte Fridage betragtes som givet, naar den paagældende Tjenestemand har haft fri i 36 + 24 Timer, henholdsvis 33 + 24 Timer.“

Som vi nærmere skal paavise, synes Lokomotivmesteren i Esbjerg imidlertid at mene, at disse Bestemmelser ikke gælder, hvor han er Leder — for det er vel ikke tænkeligt, at Til sidesættelsen af dem skyldes Ukendskab til Tjenestetidsreglerne?

Selv om dette sidste skulde være Tilfældet, kan vi dog med det samme fastslaa, at han ved sine Dispositioner i hvert Fald har vist at savne menneskelig Forstaaelse.

Lokomotivfører N. N. fik i December f. A. 17 Overtimer, som han skulde have godtgjort. Den 13. Januar havde han normal Fridag i sin Tur, og da han den 12. gik hjem, fik han Besked paa, at han som Erstatning for de 17 Overtimer ogsaa skulde holde Fridag d. 14. og 15. Dette vil sige, at vedkommende Lokomotivmester anordnede 3 sammenhængende Fridage. Derved tilkendegav han, at han satte sig ud over de foran citerede Bestemmelser:

at Erstatningsfrihed skal gives med passende Varsel,

at Fridage kun bør gives enkeltvis,

at Tjenestetidsreglerne i hvert Fald kun taler om Sammenlægning af to, men ikke om 3 eller flere, Fridage.

En Indsigelse fra Lokomotivførerens Side var uden Resultat. Lokomotivmesterens Fridagstilrettelæggelse var en Ordre og dermed Basta.

Der skulde ikke hengaa ret lang Tid, førend denne Lokomotivmester atter fandt Anledning til at vise sin Blottelse for menneskelige Følelser, naar det drejer sig om Lokomotivmændene.

Den 24. April ved Middagstid afsluttede den samme Lokomotivfører som ovenfor omtalt sin Tjeneste og gik hjem for efter sin Tur at holde Fridag d. 25. Nogle Timer senere havde Lokomotivmesteren fundet ud af, at det var muligt at give Erstatningsfridag den 26. April. Uden smaalig Hensyntagen til Bestemmelsen



om rimeligt Varsel — den ordinære Fridag var jo allerede begyndt — sendte han derfor ved 17—18 Tiden Besked hjem til Lokomotivfører N. N., at han skulde holde fri den 26. i Fortsættelse af Fridagen den 25.

Hvor tror man Personalets Arbejdsglæde bliver af under saadanne Forhold? Mon ikke de fleste udenfor Statsbanernes Ramme vil mene, at Forhold, som her omtalt, skulde være utænkelige.

Vi ved, at ingen privat Arbejdsgiver i Dag turde byde sit Personale Forhold, som dem vi her har omtalt. Saa vilde de ikke kunne holde Folk. Det er ogsaa kun kort Tid siden Statsbanernes Generaldirektør udtalte, at der ikke kunde skaffes Tjenere til Storebæltsoverfarten, fordi de gennem nogen Tid havde været udsat for Kritik.

Det turde derfor være den naturligste Ting af Verden, at man heller ikke bød Statsbanernes Personale Uhyrligheder. Den Omstændighed, at Lokomotivmændene er fast ansatte Folk kan selvsagt ikke medføre, at der visse Steder indsniger sig den Opfattelse, at dem bør der intet Hensyn vises, der *beordrer* man blot.

Ved at fremdrage det omtalte Forhold her i Bladet, har vi dels villet give Udtryk for vor Skuffelse over, at den Slags Vilkaarligheder kan forekomme, idet det jo ligger fuldstændig i Depotledelsens Haand at undgaa sligt, ligesom vi henstiller til alle vedkommende, at man ændrer Kurs paa dette Omraade. Ogsaa Lokomotivmændene har Krav paa rimelig Hensyn-tagen.

## TJENESTEMANDSDOMSTOLEN

### En Appelinstant?

Uanset at Loven om Oprettelse af Tjenestemandsdømmestolen bestemmer, at denne Dømmestols Kendelser er endelige og inappellable, fremkommer der stadig Røster om Revision i Form af Oprettelse af en Appelinstant. Et sagkyndigt Udvalg har for et Stykke Tid siden hævdet, at man burde beholde Loven, som den er, men da der stadig er Uro om nogle af de afsagte Kendelser, har Finansministeren udtalt, at han nu ikke vil modsætte sig den ønskede Revision.

En saadan vil i hvert Fald medføre, at der hængaar endnu længere Tid, inden alle Sager om unationale Tjenestemænd er bragt til Afslutning.

## DE GAMLE PENSIONISTER

Der har blandt dem, som er pensioneret under 1931-Loven eller tidligere Lønningslove, være nogen Utilfredshed med, at deres Forhold ikke blev bragt i Orden samtidig med Gennemførelsen af den nye Lønningslov. Man har ladet den Opfattelse skinne igennem, at Lønningskommissionen ikke havde Interesse for dem, der allerede er pensioneret. Vi synes ikke en saadan Bedømmelse er rigtig, og retfærdig bør man være selv i Forhold, der ikke falder helt sammen med ens egne Synspunkter.

Enhver maa indrømme, at Forholdene i den længste Del af de 3 Aar, Lønningskommissionen arbejdede, var endda meget usikre paa det økonomiske Omraade. Det gik derfor denne Kommission som det er gaaet de to tidligere Lønkommissioner, nemlig at den sidste Del af Arbejdet maatte forceres stærkt.

Alligevel blev Pensionisterne ikke glemt denne Gang.

For de af Statsbanernes tidligere Tjenestemænd, der er afskediget paa Grund af 67-Aars Aldersgrænsen, og som den 1. April d. A. ikke var fyldt 70 Aar, har Kommissionen indstillet, at deres Pension omregnes efter den nye Lovs Lønninger m. v.; Motivering er, at da de paagældende er tvunget bort ved deres 67. Aar, medens de maaske kunde have fortsat til de var 70, saa Pensioneringen først var indtraadt efter 1. April i Aar, bør de ikke nu være ringere stillet, end de vilde have været, saafremt de indtil det 70. Aar havde gjort Tjeneste under den nye Lov. Omregningen af de paagældendes Pension er allerede i fuld Gang.

For alle øvrige Pensionister har Lønningskommissionen forudsat, at Spørgsmaalet om deres fremtidige Forhold undersøges i et særligt Udvalg. For dog straks at give nogen Forbedring stillede Kommissionen direkte Forslag om en Forhøjelse af det gamle Reguleringstillæg med 2 Portioner.

Det skal indrømmes, at denne Forbedring, der for vore Medlemmer er paa smaa to hundrede Kroner pr. Aar, er yderst beskeden; thi ogsaa vore afgaaede Kammerater har Krav paa at faa deres økonomiske Kaar bragt i et rimeligt Forhold til de gældende Leveomkostninger m. v., vi synes blot ikke man kan skyde Lønkommissionen i Skoene, at den har svigtet de gamle Pensionister. Den omtalte Forhøjelse



skal kun gælde til 31. Marts 1947. Heraf maa man vel forudsætte, at det Udvalg, som skal beskæftige sig med Spørgsmaalet, skal være færdig inden den Tid.

Finansministeren har tøvet vel længe med Nedsættelsen af et Udvalg til Løsning af denne Opgave, men det er nu en Kendsgerning. Departementschef *H. K. Kofod* er beskikket til dets Formand. Iøvrigt er følgende udpeget til Medlemmer af Udvalget: Hovedrevisor *J. Dybdahl* og Kontorchef i Finansministeriet *H. Salicath*, som Repræsentanter for Hovedadministrationen; Forretningsfører *Th. Pedersen* (med Sekretær *J. K. F. Jensen* som Stedfortræder) *C. O. I.*, Trafikkontrolør *P. From Hansen C. O. II.*, Kontorchef *C. Strøm*, Samraadet, og Førstelærer *N. Nielsen*, Danmarks Læreref. som Repræsentanter for de forhandlingsberettigede Organisationer.

Desuden er Underdirektør i Statsanstalten *A. Kousgaard Nielsen* og Formanden for Fællesforeningen for Statens Pensionistforeninger, Trafikkontrolør *A. Heede* anmodet om at deltage i Udvalgets Arbejde.

Fuldm. i Finansministeriet, Fru *Marie Frank* er Udvalgets Sekretær.

Det er nu at haabe, at Udvalget vil arbejde hurtigt, og Resultatet maa blive tilfredsstillende, saa vore gamle Kammerater ikke vedblivende skal gaa i Uvished.

## INDRANGERING AF TOG

### En Auditørsag.

Naar et Tog skal rangeres ind paa en Station, skal dette i H. t. Sikkerhedsreglementet foregaa paa den Maade, at en af Stationen udsendt Rangerleder begiver sig ud til det ved Indkørselssignalet holdende Tog, tager Plads paa Maskinen og giver Lokomotivføreren Underretning om Aarsagen til Indrangeringen, hvorefter han skal blive staaende paa Maskinen, indtil Toget er standset inde paa Stationen.

I Praksis er det dog i mangfoldige Tilfælde gennemført paa den Maade, at Lokomotivføreren efter at have modtaget „Kør-Signal“ fra den af Stationen udsendte Mand og desuden har forvissat sig om, at Signalet gælder hans Tog, er kørt Manden i Møde. En saadan Fremgangs-

maade sker af flere Grunde. Der er ofte meget langt fra yderste Sporskifte ud til Signalet, og den udsendte Rangerleder er undertiden oppe i Aarene, saa han bliver forpustet af den lange Distance helt inde fra Stationen, hvilket medfører, at han — for ikke at lade Toget holde længere end højst nødvendigt — ved Haandsignaler forsøger at gøre Lokomotivføreren begribeligt, at Toget skal rangeres ind. Følgen heraf er som foran nævnt, at Lokomotivføreren, der er interesseret i at fremme sit Tog, ofte kører Manden i Møde, saa de træffes et eller andet Sted mellem Signalet og yderste Sporskifte, hvor Lokomotivføreren da faar den mundtlige Besked, han skal have. Herved har han (Lokf.) ment at medvirke til Fremme af Toggangen, saa Forsinkelsen ved at holde for „Stop“ foran Stationen bliver den mindst mulige.

*Saaledes maa man imidlertid ikke bære sig ad. Man udsætter sig derved for tjenstlig Paatale.*

Vi skal omtale et saadant Tilfælde nærmere: Paa Vej fra Slagelse til Kalundborg mødte en Lokomotivfører „Stop“ paa Høng Stations Indkørselssignal, og efter at have standset sit Tog, saa han, at det forudgaaende Tog endnu holdt inde paa Stationen. 5 Minutter senere bemærker han en Mand komme gaaende ud mod Toget og samtidig vise Haandsignal „Kør“. Dette reagerede Lokomotivføreren ikke straks overfor, idet han paa den lange Afstand ikke kunde se, om det var en Jernbanemand eller en civil Mand. Efterhaanden kom Manden imidlertid nærmere, og Lokomotivføreren kunde da se, at det var en Jernbanemand, og da denne vedblev at give Haandsignal, samt da Toget var ca. 50 Minutter forsinket, gav Lokomotivføreren Fløjtesignal og kørte Rangerlederen, som viste sig at være Togbetjent, i Møde. Denne (Togbt.) var bageste Mand i det paa Stationen holdende Tog; han havde dannet sig den Opfattelse, at det først ankomne Tog skulde overhales af det, som holdt udenfor. Han regnede desuden med, at forreste Tog var for langt til at kunne holde mellem Stationens Frispormærker til Overhalingssporet, hvoraf atter fulgte, at der ikke kunde gives Signal til Gennemkørsel, men at det bageste Tog maatte rangeres ind og blive holdende i Overhalingssporet, indtil det først-ankomne Tog var rykket tilbage, saa der blev sporfrit i Forenden. Overensstemmende med denne sin Tankegang havde Togbetjenten for-



staaet visse Tegn inde fra Stationen paa den Maade, at de betød, at han skulde rangere det bageste Tog ind; hvilket han derefter gjorde, idet han sagde til Lokomotivføreren, at han skulde i Spor II og overhale det Tog, som holdt paa Stationen.

Uheldigvis havde den tjenstvillige Togbetjent misforstaaet Situationen og de Tegn, han havde set en af Stationens Personale afgive. Da det indrangerede Tog kom lidt ind i Spor II, opdagede Lokomotivføreren, at der var et Tog under Indkørsel i den modsatte Ende af samme Spor. Han standsede derfor straks, saa der ingen Skade skete.

Sagen gav Anledning til Auditørforhør, hvor der mod Lokomotivføreren rejstes Sigtelse for Overtrædelse af Sikkerhedsreglementets Bestemmelser.

Den Togbetjent, som havde været Rangerleder, forklarede under Forhøret, at selv om Lokomotivføreren ikke var kommet ham i Møde, men var bleven holdende ude ved Signalet, vilde han (Togbt.) været gaaet helt derud og have givet Lokomotivføreren samme Besked som foran omtalt: At Toget skulde indrangeres i Spor II og afsendes forud for det i Spor I holdende Tog. Distriktets tilsynsførende Maskiningeniør udtalte i Sagen, at det i Tilfælde som det foreliggende var Kotume, at Lokomotivføreren kører Rangerlederen i Møde. Endelig gjorde Bisidderen opmærksom paa, at en Lokomotivfører, der i et Tilfælde som her omtalt, vilde blive holdende ude ved Signalet i Stedet for at køre Rangerlederen i Møde, temmelig sikkert vil blive betegnet som en „Krakiler“.

Generaldirektoratet tog dog ikke Hensyn til noget af disse Momenter, men har overfor vedkommende Lokomotivfører paatalt, at han ved at paabegynde Kørslen ind paa Stationen uden Rangerleder paa Maskinen ikke har overholdt Bestemmelserne i Sikkerhedsreglementets § 30, hvorefter Indrangeringen skal ske fra Stationsgrænsen.

Det er saaledes nu fra Generaldirektoratets Side fastslaaet, at det er et for „Stop“ holdende Togs Lokomotivfører forbudt at køre den udsendte Rangerleder i Møde. Man skal blive holdende ved Signalet (Stationsgrænsen) og afvente Rangerlederen dér. Dette bør vore Medlemmer indprente sig.

## Venstres Regering og Trafikproblemet.

Venstrepressen er midt i Højsommeren blevet opmærksom paa de fremsatte Beklagelser over, at Regeringen stadig tøver med at gennemføre en samlet Trafikplan.

Det er karakteristisk for Venstrepressens Orientering i dette for Landets Økonomi saa betydningsfulde Spørgsmaal, at den slet ikke har lagt Mærke til den af Transportorganisationernes Trafikudvalg udarbejdede Betænkning. Den er endnu slet ikke offentliggjort, skriver Venstres Blade, men der er dog alligevel kommet dem et eller andet for Øre om, at dens Krav om Trafikens Centralisering skal være ret vidtgaaende.

Nu er Forholdet som bekendt det, at Betænkningen fra Transportorganisationernes Trafikudvalg blev afleveret til Trafikministeren i Begyndelsen af Februar Maaned. Nogle Dage efter blev Betænkningen sendt til samtlige Medlemmer af Rigsdagen, og samtidig blev den tilstillet Dagspressen ved et Pressemøde, hvortil samtlige større Dagblade inklusive Provinsbladene — herunder naturligvis ogsaa Venstres Blade — var indbudt. Dette Møde afholdtes d. 9. Marts d. A. i Hotel „Folke Ferie“s Lokaler, Vesterbrogade 41, København.

Saa vidt vi erindrer, havde ogsaa Repræsentanter for Venstrepressen efterkommet Indbydelsen, og det er i hvert Fald ikke vor Skyld, at dens Læsere er blevet holdt i Uvidenhed om det Standpunkt, Transportorganisationernes 60 000 Arbejdere og Tjenestemænd har taget til Transportproblemet.

Om den virkelige Grund til Uvidenheden saa er Mangel paa ordentlig Service, eller den skyldes, at Venstres Avislæsere helst ikke skulde faa Færten af, at der eksisterer et højaktuelt Trafikproblem, før Regeringen selv en Gang med Tiden faar Lyst og Lejlighed til at beskæftige sig med det, kan enhver jo have sin Mening om — vi har i hvert Fald vor.

Venstrepressen forsikrer iøvrigt, at Regeringen ikke har ligget paa den lade Side, men har foranlediget Trafikproblemet overvejet i et „alsidigt sammensat Udvalg“, hvis Arbejde nu ogsaa nærmer sig Afslutningen.

Er det nu et nyt Forsøg paa at vildlede den Del af Offentligheden, som kun har Lejlighed til at holde sig underrettet gennem Venstrepressen, naar man tillader sig den Frimodighed at karakterisere det af Trafikministeren nedsatte Udvalg som alsidigt sammensat. Sandheden er jo, at dette Udvalg bestaar af Trafikminister Elgaard selv som Formand samt 1 — skriver een — Repræsentant for hvert af de store Rigsdagspartier. Med al mulig Respekt for dette Udvalg og dets Medlemmer — sagligt og alsidigt kan man selv med den allerbedste Vilje ikke kalde det.

Men Udvalget kan jo tilkalde al mulig saglig Assistance, vil man kunne indvende, og det maa vel ogsaa antages, at Hr. Elgaards Udvalg har fundet Anledning til at supplere sine Erfaringer paa visse af de mangfoldige Transportomraader.

Paa et af disse har Venstreregeringens „alsidigt sammensatte Udvalg“ i hvert Fald ikke fundet Anledning til at søge Samarbejde eller Oplysninger af nogen Art — nemlig hos de Arbejdere og Tjenestemænd, som udgør et ikke helt betydningsløst Led i Landets omfattende Trafikvæsen, og som man vel ikke helt kan frakende Sagkundskab. Men her har Regeringen altsaa kunnet selv, og dens Begrundelse for at holde os udenfor ser ud til at have fundet Udtryk i en nu fremkommet Artikel i Venstrepressen, i hvilken det bl. a. hedder, at det er Kunderne, d. v. s. „Erhvervslivet og det rejsende Publikum, hvis Interesser maa være afgørende og ikke nogen Kreds af Trafikfolk, de kan være saa sagkyndige, de være vil“.

Hertil er blot at sige, at Transportorganisationerne ikke et eneste Øjeblik har ment, at deres Interesser skulde være afgørende for den fremtidige Trafikordning.

De er fuldt paa det rene med, at det er Rigsdagen, som skal træffe Afgørelsen; men de har i al Beskedenhed følt det som en Pligt at fremsætte deres Forslag, fordi saglige Synspunkter og faglige Erfaringer ogsaa har nogen Værdi, naar vigtige Beslutninger skal træffes. Dertil kommer, at Arbejdere og Tjenestemænd i Transportvirksomhederne i mere end een Betydning er med i Køretøjet og direkte faar alle Ubehagelighederne at føle ved en usikker og slingrende Kørsel. Dette er ingen løs Antagelse, men dyrekøbte Erfaringer fra Resultatet af de „frie Kræfters Spil“ paa Trafikens Omraade i Tidsrummet mellem de 2 store Krige.

Derfor lod vi vor Røst høre gennem vore Organisationernes Transportudvalg. Derfor nærede vi nogen Tro paa, at vor Stemme vilde blive hørt, og derfor har Organisationerne bebrejdet Knud Kristensens Regering den Mangel paa Arbejdsmod, han saa letfærdigt bebrejder andre.

Chr. V.

### I. T. F.

Internationalt Transportarbejder Forbunds Eksekutivkomité (Forretningsudvalg) afholdt omkring Midten af August Møde i Stockholm bl. a. for at tage en mere personlig Afsked med den afgaaede Præsident, Ch. Lindley, end Forholdene tillod ved I. T. F.s Kongres i Zürich.

I Forbindelse hermed arrangerede ogsaa de svenske Organisationer, som staar tilsluttet I. T. F. (Transportarbejderforbundet, Sømandsforbundet og Jernbaneforbundet), en Æresfest, hvor den gamle

Kæmpe, der trods sine 81 Aar stadig er i fuld Vigør, blev stærkt hyldet.

Efter hvad vort svenske Broderorgan „Signalen“ oplyser, beskæftigede Eksekutivkomiteen sig bl. a. med I. T. F.s Stilling inden for den faglige Verdensorganisation; og det oplyses, at der i September Maaned skal føres Forhandlinger herom mellem de 6 betydningsfuldeste internationale Fagsekretaria-ter.

Endvidere drøftedes de tyske Jernbanemænds Genorganisering, idet der er tilvejebragt Jernbaneorganisationer baade i den engelske og amerikanske Zone. Paa visse Kontrolbetingelser vil disse tyske Organisationer paany kunne optages i I. T. F.

### KØREPLANSÆNDRINGER

„Sommertiden“s Bortfald den 1. September har nødvendiggjort Omlægning af Køreplanstiderne for Forbindelserne til og fra Sverige og Norge. Samtidigt er der, under Hensyn til at en Del af den sæsonprægede Kørsel med Københavnerne, der har Sommerbolig et eller andet Sted langs Kysten, allerede er aftaget, sket Inddragelse af enkelte Tog paa Kystbanen.

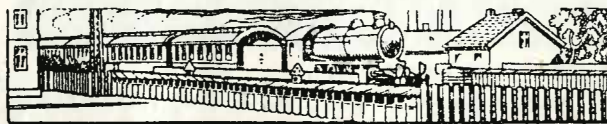
Den egentlige Vinterkøreplan kommer 7. Oktober, og Generaldirektoratet oplyser, at den Udvidelse af Udlandstrafiken, vi tidligere har bebudet, nu er fastlagt og skal træde i Kraft samtidigt med Vinterkøreplanen.

„Nordekspressen“ kommer ikke blot til at løbe daglig, men bliver helt omlagt. Der opnaas ikke blot en reel Tidsgevinst paa 8 Timer, men den nye Plan medfører, at der kun bliver 1 Natrejse mod de nuværende 2.

Den hidtidige Forbindelse med Holland ændres fra een Gang ugentlig til to Gange. Endelig etableres der 3 Gange om Ugen Forbindelse mellem København og Basel.

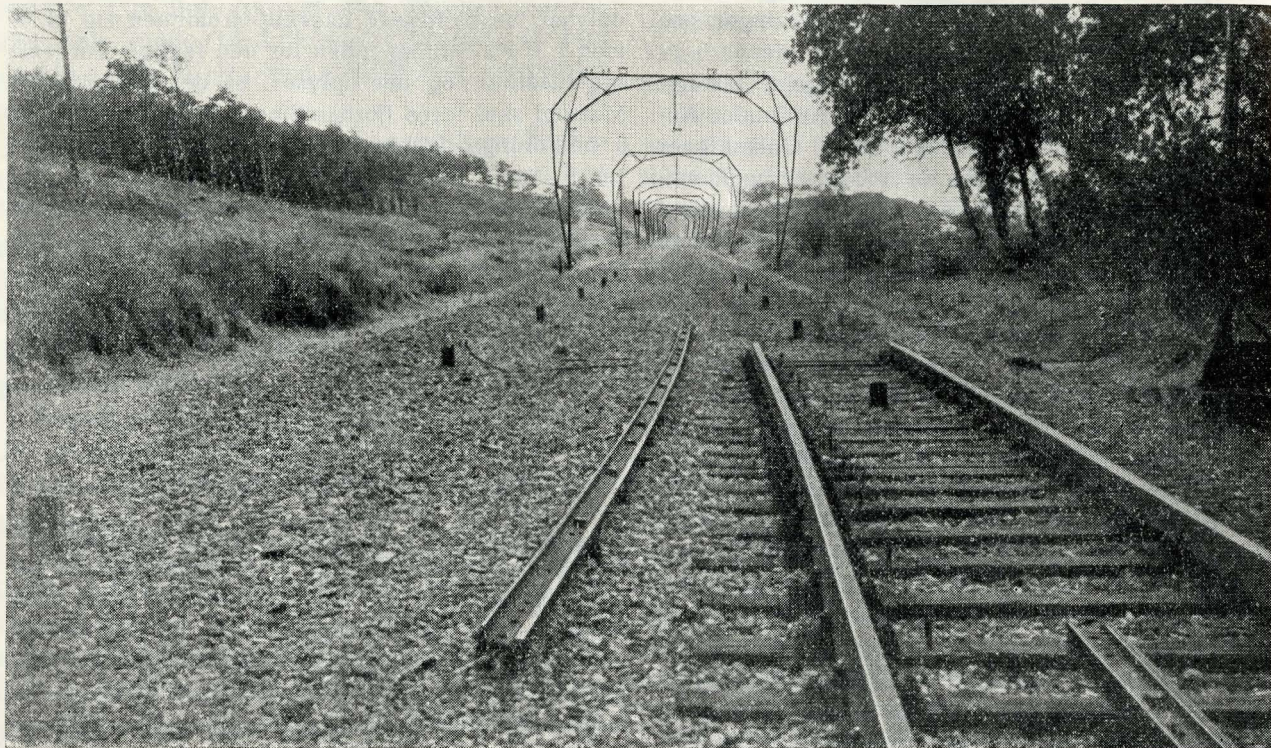
Fra 7. Oktober bliver daglig gennemgaaende Sovevogn herfra til saavel Paris som Ostende og 4 Gange ugentlig gennemgaaende Personvogn mellem København og Paris. 3 Gange ugentlig bliver der Sovevogn mellem København og Basel samt 2 Gange om Ugen Sovevogn mellem København og Amsterdam.

Det gaar saaledes stadig fremad i Henseende til Jernbaneforbindelse med det sydlige Udland; men det gaar langsomt, og i Mellemtiden har Flyvetrafiken taget et mægtigt Opsving.





## HOLLAND



En dobbeltsporet elektrificeret Strækning, hvor Køreledningerne og Skinnerne er afmonteret og ført til Tyskland. Man ser de tomme Køreledningsmaster. Venstre Spor er helt fjernet, og der er kun en Stump tilbage af højre Spor.

Min første Artikel om en Rejse til Holland i Anledning af 60-Aars Jubilæumskongres i det der-værende Jernbaneforbund sluttede med kort at nævne et Besøg i Arnhem; Byen, som før havde 100 000 Indbyggere, d. v. s. af Størrelse som Odense, og som blev i den Grad hærget, at Tallet paa helt uskadede Huse end ikke naar op paa 200. Naar jeg fortæller, at Kampene alene om denne By kostede ca. 60 000 Mand (Soldater) Livet, kan man danne sig et svagt Begreb om deres Haardhed og derved umiddelbart forstaa, at Byen maa være stærkt medtaget. Civilbefolkningen var alle som en tvangsevakueret, og da de efter Krigens Afslutning vendte tilbage, mødte der dem, som det forstaas, et trist Syn. Tusinder og atter Tusinder havde intet Hjem mere, og de, hvis Ejendomme ikke var fuldstændig ødelagt, men blot beskadiget i større eller mindre Grad, mødte endnu en Overraskelse, da de kom til det, som var deres tidligere Hjem. Det var nemlig fuldstændig tomt. Alt var „overtaget“ af Tyskerne og fjernet af dem.

Reparationer af de Ejendomme, som kan repareres, er godt i Gang. Det samme gælder Nedbrydning af de mange Huse, der blot er Ruiner. Men saa omfattende Ødelæggelser tager det selvsagt mange Aar at genoprette.

Manglen paa Glas prægede alle de restaurerede

Kvarterer. Vinduesruder var der næsten en Sjældenhed. Dette gælder forøvrigt stadigt i alle de Dele af Holland, hvor Krigen har hærget. Ogsaa Jernbanevognene har i mange Tilfælde Jern- eller Træplader i Stedet for Glasruder.

Et Stykke uden for Byen har Arnhem Kommune anlagt en engelsk Kirkegaard, hvor et Par Tusind Mand af Luftlandetropperne har fundet deres sidste Hvilested. Et kæmpemæssigt engelsk Flag vajede midt i Terrænet; der var et Kors paa hver Grav, men mange af dem bar Paaskriften „Ukendt“. Alle Grave var velholdte, pænt rensede for Ukrudt e. l., idet Familier i Arnhem hver har „adopteret“ en Grav, som bliver passet med Omhu. Paa denne Maade mindes og ærer den haardt ramte Befolkning sine Befriere.

Det er tidligere omtalt, at Personaleraadet ved de holl. Jernbaner havde indbudt enkelte af de engelske, svejtsiske og danske Tillidsmænd, som har været beskæftiget med Hjælpeaktionen for de hollandske Jernbanemandsbørn, til et Besøg i Holland. Dette var arrangeret i Forbindelse med eller rettere sagt i Fortsættelse af Jernbaneforbundets Kongres.

Der startedes med en Modtagelse hos Statsbanernes Generaldirektør, som takkede de udenlandske Rep. for den værdifulde Hjælpeaktion, som



ogsaa Banerne — indirekte — havde nydt godt af. De næste to Dage blev der foretaget Udflugter til Amsterdam, Haag og Rotterdam.

Alle 3 Byer var stærkt medtaget. I Rotterdam, som Tyskerne straks i Maj 1940 udsatte for et af de Luftbombardementer, hvormed de vilde „radere“ genstridige Byer bort fra Landkortet, var f. Eks. alle Bygninger i Kvarteret ved Havnen praktisk talt borte. Bombardementet kostede 14 000 Menneskeliv; vore hollandske Ledsagere fortalte, at det fandt Sted, efter at de holl. Militærmyndigheder havde kapituleret. Tyskerne havde undskyldt sig med, at Flyverne var startet, før man havde Kendskab til Kapitulationen, og de kunde ikke kaldes tilbage. Dette var dog ikke tilstrækkeligt. Da Tyskerne endelig maatte trække sig bort fra Rotterdam, minesprængte de alle Havnekajerne. Saa langt vi paa vor Rundtur i Havnen kunde se, var Kajerne sprængt; Lossekraner i dusinvis laa som forvredet gammelt Jern væltet i hele Havneterrænet.

I Amsterdam Havn var ligeledes Flertallet af Lossekraner minesprængt; de laa som rustent Jern og ventede paa at blive transporteret bort. I denne By var der flere Steder Ruintomter, hvor der før havde været hele Gadeblokke. Ogsaa Regeringsbyen Haag bar triste Spor i Form af Ruiner i Stedet for Beboelseshuse. En ret stor Skov umiddelbart op til Byen var saa godt som væk. Tyskerne skulde bruge Terrænet til Tankfælder.

Naturligvis er de her omtalte Byer ikke de eneste, som bærer dybe Mærker efter Krigen. Det samme gælder sikkert de fleste af Byerne. I Utrecht mangledes f. Eks. en hel Karré i Nærheden af Bane-gaarden. Man kan derfor saare let forstaa, at der er svære Tilstande i Holland.

Jeg har endnu ikke talt om Jernbanerne. Hvor-

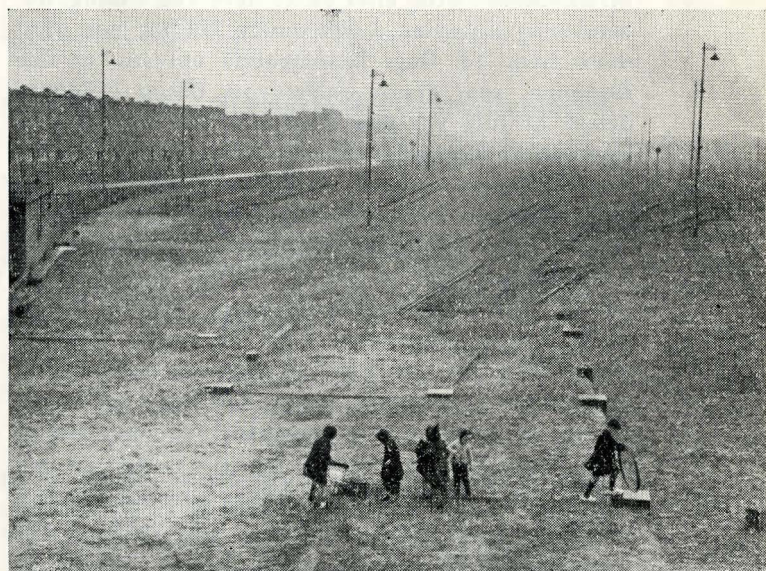
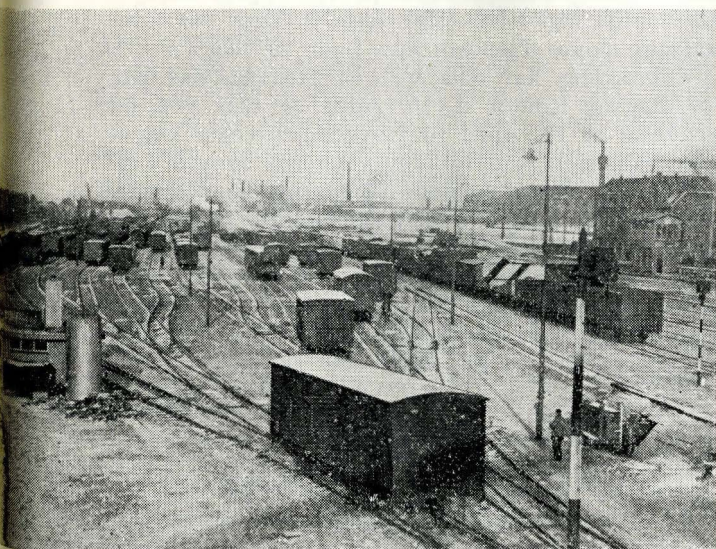
ledes er det gaaet med dem? Ja, dér ser det om muligt endnu sørgeligere ud end paa mange andre Felter, fordi man efter Krigens Afslutning praktisk talt stod paa bar Bund og maatte begynde helt forfra.

Den 17. September 1944 Kl. 17,45 udsendtes gennem den engelske Radio Opfordring til de hollandske Jernbanemænd om at gennemføre en generel Jernbanestrejke. Kl. 12 samme Dag var Luftlandetropper i større Tal gaaet ned ved Arnhem og Nijmegen. Det drejede sig derfor om nu at lægge de størst mulige Hindringer i Vejen for Tyskernes Transporter. Herved regnede man med hengiven og modig Hjælp fra Jernbanepersonalet.

I Løbet af det første Døgn var rundt regnet 30 000 af Banernes Personale gaaet under Jorden, og Resten fulgte hurtigt efter. De regnede med 7—8 Dages Strejke; men det blev til 7 à 8 Maaneders, idet den som bekendt varede til Krigens Afslutning i Maj 1945.

Tyskerne forsøgte paa forskellig Maade — f. Eks. ved Løfte om Ekstratildelinger af Madvarer — at faa Jernbanens Folk til at bryde Strejken, hvad imidlertid ikke lykkedes. Herover blev Nazisterne saa rasende, at de gjorde deres til helt at udslutte de hollandske Baner. De gjorde gældende, at naar Hollænderne ikke vilde køre, var der heller ikke Brug for Lokomotiver, Vogne, Skinner, Kobbertraad til de elk. Togs Køreledninger m. m. Alt det af disse Dele, som Tyskerne kunde overkomme at fjerne — og det var, som omstaaende Oversigt viser, meget betydelige Mængder — transportererede de derfor til Tyskland.

De hollandske Baners Generaldirektorat har udarbejdet og offentliggjort den paa næste Side givne Oversigt, der viser Tabet i pCt. af Materiellet.



store Stationspladser. Til venstre før Tyskerne begyndte deres Ødelæggelsesarbejde. Til højre efter den systematiske Plyndring. Foruden Rangermaskiner, Signalposter m. m. er omtrent hele Skinnelegemet fjernet. Børnene bruger Stedet som Legeplads.



Lokomotiver . . . . .	84 %	o	d	e	l	a	g	e	l	l	e	r	s	t	j	a	e	t
Diesel-elek. Tog . .	100 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Elk. Tog . . . . .	99 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Godsvogne . . . . .	98 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Personvogne . . . . .	94 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Jernbanebroer . . . .	70 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Signalposter . . . . .	68 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Stationer . . . . .	18 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Skinner og Sveller	62 %	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Med disse Tal i Erindring kan man uden særlig Forklaring forstaa, at der efter Befrielsen kun var minimale Muligheder for Jernbanedrift i Holland.

G. Joustra belyste paa Jubilæumskongressen Situationen med andre Tal, der ogsaa taler for sig selv, og som vi ligeledes gengiver:

I Maj 1945 havde de holl. Statsb. 530 Personvogne med 20 400 Siddepladser.

I Maj 1946 var Tallet steget til 1340 Personvogne med 66 600 Siddepladser.

I Maj 1945 havde de holl. Statsb. 500 Godsvogne.

I Maj 1946 var Tallet steget til 5 600 Godsvogne.

Tidligere var der elk. Drift paa mange Ruter, nu kun paa en enkelt. Sempelthen fordi der ikke findes Køreledninger. Toggangen er derfor udelukkende Dampdrift. Som bekendt har de holl. Statsbaner købt en Del Lokomotiver baade i Svejts og Sverige; desuden har de lejet et større Antal i England. Paa de fleste Strækninger er Trafikken nu atter i Gang; dog kun enkeltsporet Drift. Det har nemlig endnu ikke været muligt at skaffe Sveller og Skinner til det andet Spor.

Der arbejdes energisk paa Genopbygningen af hele Jernbanevæsenet, som er af livsvigtig Betydning for Genrejsningen af det hærgede Land. Efterhaanden som det har været muligt at tage flere Strækninger i Brug eller sætte flere Tog i Gang, udsendes ny Køreplan. I den senere Tid har man gjort dette hver 14. Dag. Eksempelvis oplyses, at den Køreplan, som gjaldt under vort Besøg i Begyndelsen af Juli, var paa 4 Sider af lidt mindre Format end de københavnske Morgenblade.

Naturligvis foregaar Jernbanerejserne i Holland ikke i normalt udstyrede Vogne. Vi rejste baade i Vogne med udstoppede Sæder og Ryglæn (men uden Betræk) og i Vogne, hvori var anbragt Træbænke, men ikke fandtes saa meget som en Knage til at hænge Overtøj e. l. paa; i begge Tilfælde Vogne beskiltet som 2 Klasse. Dette er imidlertid af underordnet Betydning i Øjeblikket. Hvad det drejer sig om er, at der er Tog, man kan rejse med. Det er dette, Baneledelsen i første Række sætter alt ind paa at løse, og der er som nævnt allerede opnaaet betydningsfulde Resultater. I det hele taget er det beundringsværdigt, hvad man i Holland paa saa at sige alle Omraader har præsteret i Henseende til Genoprettelse af lidte Skader.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Motorturen paa Helgoland.

Lokomotivfører Gjortsvang, Gb., har i D. L. T. for August faaet optaget en Artikel, hvori han klager over de korte Nattehvil i 12. Tur (29 Lokf.) paa Hgl.

Da Turen er godkendt af Turudvalget, og der ikke overfor Afdelingsbestyrelsen er fremsat Klager over den, skal jeg ikke beskæftige mig særligt med dette Spørgsmaal. For en Ordens Skyld gør jeg dog opmærksom paa, at Togene 87 — 24, som Gjortsvang anfører med 3,10 Timers Nattehvil, kun køres Søn- og Helligdage, altsaa kun ganske faa Gange pr. Aar af den enkelte Lokf. Hverdag køres der paa denne Dag i Turen Togene 73 — 24 med 7,05 Timers Nattehvil.

Jeg vil gerne bemærke, at det ifølge Sagens Natur ikke er min Opgave at forsvare Tjenestefordelinger med korte Natteophold og slet ikke ved en Diskussion her i Lokomotivtidende. Skulde 12. Tur til Debat, maatte det være i vor Afdeling, og da der som allerede nævnt ikke overfor Afdelingen er klaget over Turen, kan jeg helt se bort herfra.

Da det imidlertid er en Kendsgerning, at Gjortsvang selv har været Afdelingsformand paa Helgoland, nemlig fra September 1938 til Februar 1940 (16/9-38—29/1-40), vil det være interessant at se lidt nærmere paa, hvorledes Turene var dengang:

I Kørselsfordelingen af 15. Maj 1939 fandtes i 12. Tur (24 Mtf.) Togene 449 — 400 med 2,14 Timers Nattehvil og Togene 365 — 302 med 2,09 Timers Nattehvil. Dette er kun et Par Eksempler. Vilde jeg anføre Togpar med op til 5 Timers Nattehvil, blev der adskilligt flere. Selv i Kørselsfordelingen af 20. September 1939, paa hvilket Tidspunkt der var for meget Personale, og hvor Turene skulde udvandes, finder man Togene 365 — 302 med 2,08 Timers Nattehvil.

Gjortsvang har vist ogsaa glemte, at i hans Tid som Afdelingsformand kørte 10. Tur Togene 2604 — 101 — 104 Hgl.—Nf.—Hgl. hver 5. Dag. Nu forekommer denne Tjeneste kun hver 29 Dag.

Gjortsvang har dels ved en Henvendelse paa Foreningens Kontor d. 10. April og dels ved en Skrivelse af 17. April til Hovedbestyrelsen klaget over Tjenesten paa Hgl. Jeg vil gerne benytte Lejligheden til her at henlede Opmærksomheden paa, at eventuelle Klager over Kørselsfordelingerne naturligvis maa rettes til Afdelingsbestyrelserne. Da Gjortsvang, som her paapeget, selv har haft Lejlighed til at øve sin Indflydelse paa 12. Tur paa Helgoland og ikke har kunnet gøre det bedre, burde han imidlertid gaa lidt stille med Dørene.

Aage Hansen, Hgl.

### Om D. L. T. og Aldersgrænsen.

I Lokomotivtidende for Juni Maaned skrives der paa Bladets Forside om Aldersgrænsen og Lønningensloven. Det fremhæves bl. a., at det radikale Venstre har stemt for 70-Aars Grænsen. Derefter



omtales, at de Lokomotivførere, der staa tilsluttet det radikale Venstre, maa have en flov Smag i Munden, naar deres Parti ikke engang kunde gaa med til Tilvejebringelse af en Overgangsordning paa dette Omraade.

Med Hensyn til det radikale Parti er det da ikke saadan, at netop bemeldte Parti altid varmt har talt Tjenestemændenes Sag. Maaske nok særligt for de saakaldte Guldsnore (dem hører vi forresten med til); men som bekendt, naar det regner paa Præsten, drypper det ogsaa paa Degnen. Saa jeg er langt fra enig med Bladets Redaktion ang. Omtalen af dette Parti, og det er mig ganske ufatteligt, at man vil hænge de Lokomotivførere, der er tilsluttet dette Parti, ud i Taarnet for urent Trav, thi er det nu ikke saadan, at vi alle frit har Lov til at staa tilsluttet dette eller hint Parti uden derfor at skulle stilles i Gabestokken; Ensretning og Diktatur, hvad enten det kommer fra venstre eller højre, vil sikkert altid blive mødt med en kold Skulder fra den overvejende Del af Lokomotivførerne.

K. H. Gjortsvang, Lokf., Gb.

Det er os ubegribeligt, at der paa dette Omraade skulde være rimelig Anledning for Gjortsvang til at gøre Ophævelser. Genindførelsen af den forhøjede Aldersgrænse er han selv ivrig Modstander af og kan derfor kun være tilfreds med, at vi har reageret. Da han ikke selv er Medlem af det radikale Parti, og ingen af de Lokomotivmænd, som er tilsluttet bemeldte Parti, har følt sig brøstholden over vor omtalte Lederartikel, kan det kun være af kvævulantiske Aarsager, G. er kommet med dette Indlæg.

Red.

### Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

Paany kalder D. L. F. sine Medlemmer til Oplysningsarbejdet

Hos de allerfleste Mennesker er der bevidst eller ubevidst en Trang til at vide og forstaa, hvad der foregaar omkring dem. Gennem Studiearbejdet faar man Klarhed over, at Kundskabsviden og Oplysning er en af Grundpillerne i et Samfund, hvor ikke Jern, Blod, Magt og Doktriner, men Aand, er en afgørende Faktor i Menneskeheden.

Man maa lære at forstaa saavel Fortidens som Nutidens store Tænkeres Indsats for folkelig Livsform og forstaa, at det ikke er for Jeg'ets, men for Samfundets Skyld, der kræves en Indsats af den enkelte. Har man gjort sig dette klart, da kommer Forstaaelsen. Da forstaaer man, hvor nødvendigt det er, at Samfundet er organiseret baade socialt, økonomisk, fagligt og aandeligt. Den ofte meningsløse Kritik vil da forstumme, og Kræfterne sættes ind for at opnaa mere ideelle Tilstande.

Der kan oprettes Studiekredse i Samfundskundskab, Fagforeningskundskab, Fritidsproblemer o.s.v. Hjemmestudiekredse kan oprettes, hvor tjenst-

lige Forhold hindrer Afdelingen i at oprette en Studiekreds.

I alle Forhold gives Læsning og Drøftelse af Skønlitteratur i Tilknytning til Studiearbejdet højt æstetisk og vidt kulturelt Udsyn.

A. O. F.s Brevskole, der behandler alle aktuelle Spørgsmaal, saasom Skattevæsen, Skatteligning, Skrivning, Dagliglivets Regning, Dagliglivets Retsregler, Dirigentvirksomhed, Stenografi o. s. v. samt Bogkredsen med saavel faglig som Skønlitteratur, bringes i Erindring.

Opmærksomheden henledes paa, at alle Forespørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende saavel fra Enkeltmand som Grupper besvares gerne og omgaaende.

For at opnaa Tilskud til Oplysningsarbejdet maa Meddelelse om dettes Paabegyndelse saavel fra Enkeltmand som gruppevis Kursus indsendes til undertegnede.

For Deltagelse i Brevskoleundervisning vil man faa refunderet det fulde Beløb.

For Sprogkursus ydes *kun Tilskud*, for saa vidt Vedkommende bevisligt deltager i en Studiekreds eller faar Undervisning pr. Brev i et eller andet Fag.

Sangen maa heller ikke forglemmes; thi den er et væsentlig Led i Oplysningsarbejdet.

Kalkulationer og Regnskaber maa altid være underskrevet af rette Vedkommende og affattet, saa de ikke giver Anledning til, at Tingene trækkes i Langdrag. P. Sessing, Tjørnevej 11, Lillerød.

### Rettelse.

Opmærksomheden henledes paa, at Mødet i København d. 7. Septbr. afholdes i K. F. U. M., „Ungdomssalen“, Rosenborggade. — Kaffe bord 1,45 Kr.

P. Sessing.

### Meddelelse fra Forsikringsagenturföreningen.

Paa Grund af ekstraordinær Travlhed paa Statsbanernes Bogholderkontor kunde der for maanedslønnede Tjenestemænd, Pensionister og Enker ikke foretages det normale halvaarlige Præmiefradrag den 1. August. — Fradraget vil først finde Sted den 1. Oktober.

Dette gælder ikke timelønnede Haandværkere, Remisearbejdere og Arbejdsmand.

Bestyrelsen.

### HUSK

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





### N. L. F.'s Kongres.

Det kan nu oplyses, at Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres afholdes i København, Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, den 17. og 18. September. Der begyndes begge Dage Kl. 10,00.

I Forbindelse med Kongressen vil der den 17. blive arrangeret en Eftermiddagsudflugt med Turistautomobiler. Der køres fra København over Hillerød og Fredensborg til Marianelund Kro, hvor der serveres Eftermiddagskaffe. Hjemturen foregaar ad Strandvejen. Mødested Rømersgade 22 Kl. 15,00.

Pris pr. Deltager 5 Kr.

Den 18. om Aftenen (Kl. 18,00) arrangeres en Festmiddag i Odd Fellow Palæet, Bredgade 28.

Pris pr. Deltager 9 Kr. iberegnet Kaffe, men øvrige Drikkevarer ikke medregnet.

Medlemmer, som ønsker at deltage i et af — eller begge — disse Arrangementer, maa indsende Anmeldelse herom, Denne maa være modtaget paa Foreningens Kontor senest den 4. September og indeholde Oplysning om, i hvilket af de 2 Arrangementer Deltagelse ønskes, samt om Vedkommende deltager alene eller med Hustru.

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 9. September frabedes venligst.

J. C. Jacobsen, Lokomotivfører, Tdr.

Opmærksomhed af enhver Art i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 25. September frabedes venligst.

H. M. Madsen, Aarhus.

### Taksigelser.

Vor hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved min Mand og Faders Begravelse.

Kathinka Mortensen og Børn, Fredericia.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved min Mand, pens. Lokomotivfører A. Randa Jensens Begravelse.

Anna Jensen, Aarhus.

Hjertelig Tak til alle ansatte ved Esbjerg Maskindepot for venlig Opmærksomhed og Deltagelse ved vor kære Far, Lokomotivfører Oluf Larsens Død og Bisættelse.

Børnene.

### Næstved Lokomotivmænd paa Sommerudflugt.

Den 16. Juli afholdt Næ.-Lokomotivpersonale sin aarlige Sommertur, der i Aar foregik pr. Rutebil og med Møens Klint som Maal. 2 Rutebiler var helt fulde, og

da der var en Harmonikaspiller med i hver Vogn, var der højt Humør under Kørslen. Udturen foregik over Præstø, Hjemturen over Vordingborg, Frokosten blev indtaget i Lækkende og Middagen paa Hunnesøgaard, hvor man afsluttede med en Svingom.

Der var fra alle Sider Begejstring for det vellykkede Arrangement, Festudvalgets Formand, Lokf. Buch, fik derfor megen Ros for Tilrettelæggelsen.

Vi takker Lokomotivmester Nilsson for hans Tilrettelæggelse af Tjenesten, saa alle, der ønskede at deltage, kunde komme med. Ligeledes takker vi de Kolleger, som ikke denne Gang kunde deltage og derfor maatte udføre en lille ekstra Tjeneste.

En Deltager.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Vedtægtsændringer.

I § 5 ændres Stk. 1, Pkt. 1 a—2 c, saaledes:

Stk. 1. Interessenternes Bidrag til Sygekassen udgør følgende Beløb:

1. a. Tjenestemænd, Trafikmedhjælpere og Trafik-elever:

2 pCt. af Grundløn, Alderstillæg, almindeligt pensionsgivende Løntillæg, Bestillingstillæg og personlige Tillæg.

b. Aspiranter til Tjenestemandstillinger (herunder ogsaa Ekstrakontorister):

1. som (foruden Tillæg) lønnes med 80 pCt. af Grundlønnen for vedkommende Stilling (eller derunder): 1,6 pCt.,

2. som (foruden Tillæg) lønnes med 90 pCt. af Grundlønnen for vedkommende Stilling: 1,8 pCt. og

3. som (foruden Tillæg) lønnes med den fulde Grundløn for vedkommende Stilling (med Fradrag af det til Pensionsfradraget svarende Beløb): 2 pCt. af Grundløn og det til denne svarende almindelige pensionsgivende Løntillæg for den paagældende Tjenestemandstilling.

c. Ekstraingeniører og Ekstraarkitekter samt Ekstrakonstruktører, der er antaget som Aspiranter:

1. 1. og 2. Tjenesteaar: 1,8 pCt. og

2. derefter 2 pCt. af Grundløn og det til denne svarende almindelige pensionsgivende Løntillæg for henholdsvis 6. og 11. Lønningsklasse.

d. Hjelpe- og Cyklebude:

1 pCt. af Grundløn og det til denne svarende almindelige pensionsgivende Løntillæg for 16. Lønningsklasse.

2. a. Timelønnede fast ansatte:

2 pCt. af hele det Beløb, de faar udbetalt af Statsbanerne, med Undtagelse af Dyrtidstillæg, Pristalstillæg, Godtgørelse for forskudt Arbejdstid og Arbejde i Skiftehold, Overarbejdspenge, Natpenge og lignende Emolumenter. Under Sygdom betales 2 pCt. af den samlede Pengehjælp.

b. Lærlinge: 50 Øre pr. Uge.

I § 11, Stk. 3, udgaar i 1. Linie Ordet „ubemidlet“.

Ovenstaaende Bestemmelser er traadt i Kraft d. 1. Juni 1946.





*Udnævnelse fra 1.—8.—46:*

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:  
S. E. Kirkegaard, Aarhus, i Brande.  
A. H. K. Pedersen, Kbh. Gb., i Skive.  
P. R. T. Poulsen, Kbh. Gb., i Brande.  
O. E. Søltøft, Næstved, i Brande.  
C. T. Jensen, Nyborg, i Haderslev.

Til Motorfører (Elektrofører):

W. S. H. Olesen, Kbh. Gb., i Enghave.  
H. V. Hansen, Kbh. Gb., i Enghave.  
J. C. L. W. Vintersbøl, Struer, i Enghave.  
L. H. Jensen, Kalundborg, i Enghave.  
P. V. Jensen, Helsingør, i Enghave.  
K. R. Olsen, Aarhus, i Enghave.  
E. Schertiger-Nielsen, Kbh. Gb., i Enghave.  
K. F. Renard, Kbh. Gb., i Enghave.  
O. A. K. Sørensen, Kbh. Gb., i Enghave.  
S. A. Andersen, Kbh. Gb., i Enghave.  
S. P. Christiansen, Kbh. Gb., i Enghave.  
I. Nielsen, Kbh. Gb., i Enghave.  
E. A. W. Pedersen, Kbh. Gb., i Enghave.  
N. J. Andersen, Kbh. Gb., i Enghave.  
A. P. Sørensen, Kbh. Gb., i Enghave.  
P. A. Taklo, Kbh. Gb., i Enghave

*Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:*

J. H. Larsen, Korsør, i Slagelse.  
S. A. Hansen, Gedser, i Gedser.  
V. B. D. Nielsen, Vordingborg, i Helsingør.  
O. I. Israelsen, Korsør, i Slagelse.

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—46:*

Lokomotivførerne:

V. S. Schmidt, Aalborg, til Aarhus.  
E. G. F. Andersen, Brande, til Kbh. Gb.  
A. Christensen, Brande, til Næstved.  
E. G. Villumsen, Padborg, til Gedser.  
Lokomotivfyrbøder E. Christensen, Tønder, til Viborg.

*Udnævnelse fra 1.—9.—46:*

Lokomotivfører H. C. F. Pedersen, Aarhus, til Lokomotivmester, 7. Lkl., i Fredericia.

*Paaskønnelse:*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak over for Lokomotivfører H. V. Jørgensen, Roskilde, i Anledning af, at han den 27.—1.—46 i Taastrup udviste god Agtpaagivenhed og afværgede Faren for et Togsammenstød.

*Afsked:*

Lokomotivfører C. F. Kruse, Korsør, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—46.  
Lokomotivfører C. H. E. C. Kroner, Centralvkst., Kbhavn, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—46.

Lokomotivfører L. P. Bramsen, Padborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—46.  
Lokomotivfyrbøder J. A. Christensen, Viborg, paa Grund af Svagelighed fra 31.—8.—46.

*Dødsfald blandt Pensionister:*

pens. Lokomotivfører:  
A. Randa Jensen, Aarhus, den 24.—7.—46.  
R. P. M. Mortensen, Fredericia, den 3.—8.—46.  
O. F. M. Larsen, Esbjerg, den 13.—8.—46.

**Statsanstalten i 1945.**

Nu foreligger Statsanstaltens Aarsberetning for 1945. Af Livsforsikringer er der ialt nyttegnet ca. 128 Mill. Kr. og af Renteforsikringer — herunder ogsaa et meget væsentligt Beløb Pensionsforsikringer — en aarlig Rentesum paa over 5 Mill. Kr. aarlig Hævning. Forsikringsbestanden andrager herefter af Livsforsikringer 1,1 Milliard Kr. og af Renteforsikringer en aarlig Hævningssum paa over 36 Mill. Kr.

Afgangen af Livsforsikringer har været noget større i 1945 end i det foregaaende Aar, og det saavel paa Grund af forsikredes Død, Forsikringstidens Udløb som frivillig Udtræden. Med den voldsomme Vækst, der har været i Livsforsikringsbestanden i de senere Aar, er det naturligt, at ogsaa Afgangstallene forøges.

Statsanstaltens samlede Indtægter i 1945 androg 80 Mill. Kr., de samlede Aktiver er paa godt 614 Mill. Kr. og i Aarets Løb er anbragt ikke mindre end 82 Mill. Kr.

Med 1945 udløb Statsanstaltens femaarige Bonusperiode for Tiden 1941/45, og blandt de forsikrede er der naturligvis Spørgsmaal om, hvornaar Bonusudbetalingen finder Sted. Vi kan oplyse, at Udbetalingen antagelig finder Sted i April—Maj Maaned 1947, og at man først hen paa Efteraaret ved noget om Størrelsen af Bonus.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

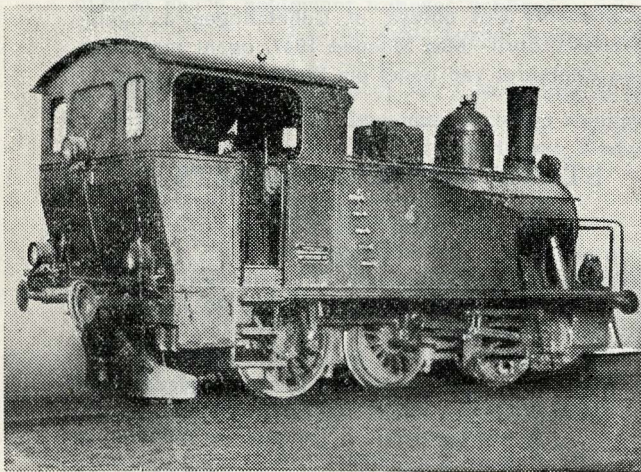
Jr.-Fm	Sj -Følster	
20101	19954	Bjerregaard, Hans: I gamle Skove.
20102	19972	Palsbo, Susanne: En Pryd for enhver Familie.
20103	19971	Macfie, Harry: Farvel Falcon Lake.
20104	19973	Piil, Palle: Bryllup i Skovridergaarden.
20105	19970	Lyttkens, Alice: Lykkens Tempel.
20106		Spøgelseshistorier. Udvalgt og indledet af Hakon Stangerup.
20107		Winter, Kris: Reporter.
20108	19975	Thisted-Jensen: En Rotte paa Remmen.
20109	19964	Simenon, Georges: Manden, der kom tilbage.
20110	19974	Storm Petersen, Robert: Det var den Gang.
20111	20013	Lewis, Sinclair: En Mand gør Karriere.
20112		Frison-Roche, R.: Med Livet som Indsats.
20113	20016	Petersen, Josef: Cæsars Ven. Historisk Roman.
20114	20007	Fischer, Vardis: Ensomhedens Angst.
20115	19920	Moravia, Alberto: Maskeraden.
20116ab	20003	Bomholt, Jul.: Længsel. En Historie om en Landsby.



- |         |         |  |        |        |  |
|---------|---------|--|--------|--------|--|
| 20117   | 19606d  | Rølvaag, O. E.: Den signede Dag.                 | 20141  | 20033d | Colette, Willy og Colette, Willy: Claudines Farvel.  |
| 20118   | 20014   | Madelung, Aage: Drifters Spil. Noveller.         | 20142  | 19842  | Greene, Graham: To Hundrede Pund er Prisen.          |
| 20119   | 20041   | Nordh., Bernhard: Fjeldfolk.                     | 20143  | 19953  | Andersen, Knud: De døde Mænds Kro.                   |
| 20120   | 20038   | Korch, Johanne: Naar Isen brister.               | 20144  | 20044  | Bech, Hans: Fra Livet og Dansen.                     |
| 20121   | 20033a  | Colette, Willy: Claudines Skoletid.              | 20145  | 20048  | Fletcher, Inglis: Med dragen Kaarde.                 |
| 20122   | 20033b  | Colette, Willy: Claudine i Paris.                | 20146  | 20077  | Dronning Hortenses Memoirer.                         |
| 20123   | 20000   | Arnér, Sivar: Tegnebog tabt.                     | 20147  | 19946  | Martinson, Moa: Mor gifter sig.                      |
| 20124   | 20002   | Baunvig, Johan H.: Troen paa en Drøm.            | 20148  | 20071  | Nielsen, Lars: Kræmmerens Søn.                       |
| 20125   | 20006   | Collard, Robert: Eventyret begynder i Nat.       | 20149  | 20076  | Herdal, Harald: Barndom.                             |
| 20126   | 20032   | Centerwall, Senta: Hackaerts. Roman.             | 20150  |        | Jørgensen, Annalise: Tilsidst.                       |
| 20127   | 19651b  | Jong, A. M. de: Uroligt Blod.                    | 20151  | 20072  | Nygaard, Jakob J. Bech: I som ihjelslaar Sjæle.      |
| 20128   | 20037   | Koch, Peter: Dorette forhekser Byen.             | 20152  | 20033e | Colette Willy og Colette, Willy: Claudines Hjem.     |
| 20129   | 20042   | Stouman, Knud: L. Baxter, Medicus.               | 20153  |        | Hauge, Ingvar: Carl Johan. Kronprinsen.              |
| 20130   | 20043   | Swinerton, Frank: Rivalerne.                     | 20154  | 20068  | Gowenius, Eva Mariane: Se der kommer Drømmeren.      |
| 20131   | 20045   | Sørensen, Børup: Syd for Stenbukkens Vendekreds. | 20155  | 20069  | Kinck, Hans E.: Herman Ek.                           |
| 20132   | 20033c  | Colette, Willy: Claudine gifter sig              | 20156  |        | Birck, Laurits: Bogen om Birck.                      |
| 20133   | 20039   | Lagerstrøm, Bertil: Kludedukker.                 | 19817b | 19514b | Poulsen, D. L.: 47 Aar ved D.S.B. II Del             |
| 20134   | 20020   | Mielche, Hakon: Jorden rundt med Morgenbrød.     | 20158  |        | Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Nybyggerne paa Vestkysten. |
| 20135   | 20034   | Ferguson, Margaret: Derude ligger Indien.        | 20159  | 20098  | Rinehardt, Mary, Roberts: I Lyst og Nød.             |
| 20136ab | 15109gh | Becker, Knuth: Naar Toget kører.                 | 20160  | 20089  | Field, Rachel: Tro paa i Morgen.                     |
| 20137   | 19744b  | Gullvaag, Olav: Halvmaaneblæseren.               | 20161  | 20078  | Valmin, N.: Hannibal.                                |
| 20138   |         | Jensen, Martin: Hvad udad tabtes.                |        |        |  |
| 20139   | 20055   | Lehmann, Rosamond: Vejret i Gaderne.             |        |        |  |
| 20140   | 20054   | Riverton, Stein: Negeren med de hvide Hænder.    |        |        |  |



## Lokomotiv til Salg.



3-koblet, Sporvidde 1435 mm, Max. Hastighed 60 km/T, Cylinderdiameter 380 mm, Slaglængde 600 mm, Hedeflade 80 m<sup>2</sup>, 12 atm., Nettovægt 33,3 t. Fuldstændig efterset 1943.

**COLOR METAL AG., Bahnhofstr. 90, Zürich (Schweiz)**

**Sengeudstyr - Hvidevarer  
Gardiner - Gulvtæpper**



Leverandør til De danske Statsbaner  
Leverandør til Dansk Lokomotivmandsforenings Feriehjem



**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 16, 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.