



Nº 1

Januar 1947

47. Aargang

**H**ovedbestyrelsen og Redaktionen  
ønsker Bladets Læsere og Annoncører  
et godt og heldbringende Nytaar.

### VED AARSSKIFTET

Livet gaar sin Gang. Dage, Uger og Maaned-  
er gaar. Inden man egentlig har ventet det,  
er det blevet til 365 Dage; til 1 Aar, som da af-  
sluttes for at give Plads for et nyt. Og det er  
en Lykke for hele Menneskeheden, at vi alle  
som een og Aar efter Aar møder Nytaaret med  
lyse Forventninger. Det er en mærkelig, ufor-  
klarlig Kraft, der ligger i det at haabe. Tæn-  
ker man et Øjeblik paa den — for os næsten  
ufattelige — Elendighed, som findes rundt om  
i vor Verdensdel, erkender man umiddelbart, at  
Livet ikke kunde leves, hvis Menneskene ikke  
satte deres Lid til Fremtiden — hvis de ikke  
haabede. Saaledes gaar det som sagt enhver  
af os.

Hvorledes formede sig da det Aar, vi nu har  
forladt. Opfyldte det de Forhaabninger, vi  
havde stillet? Nej, det gjorde det ikke. Den  
enkelte havde maaske nok et for ham eller  
hende særligt specielt Ønske, men fælles for  
os alle var, at vi havde haabet at komme et  
Stykke længere bort fra Krigstidens Restriktio-  
ner end Tilfældet er. Det kan ikke skjules, at  
den jævne danske Befolkning er dybt skuffet  
over, at vi nu, hen mod 2 Aar efter Krigens Af-  
slutning, staar overfor nye Indskrænkninger.

Saa længe Krigen rasede, og vort Land var  
besat, var vi alle enige om, at Historien fra  
1920—21 ikke skulde gentage sig. Hvad vi,  
naar Freden atter kom, maatte have af opsparet  
Valuta i Udlandet skulde bruges med Fornuft.  
Hvorved selvsagt maatte forstaas, at der skulde  
føres nøje Kontrol med Importen og kun gives  
Tilladelse til Indførelse af nødvendige Varer.  
Mange af os har derfor spaaet, at der f. Eks.  
af Benzin kun vilde blive importeret til Er-  
hvervsbrug; Privatkørslen maatte vente. Det  
var ikke Luksusvarer, vi havde Brug for, men  
Nødvendighedsartikler i det daglige Liv: Lin-  
ned, Klæder, Strømper og Fodtøj, for blot at  
nævne enkelte Grupper. Naturligvis vilde vi  
ogsaa gerne have lidt af de Ting, der ligesom  
sætter Kulør paa Tilværelsen, Kaffe, Tobak,  
Chokolade, Sydfrugter og lignende; men det  
maatte komme i anden Række.

Og hvordan er det saa gaaet. Ja, det ved for  
saa vidt enhver. Trods de saa triste Erfaringer  
fra Tiden efter første Verdenskrig er vi nu atter  
i den Situation, at vore oparbejdede Tilgode-  
havender i Udlandet er opbrugt og erstattet  
med en saa stor Gæld, at vi staar umiddelbart  
foran omfattende Restriktioner. Dette er Re-  
sultatet af den siddende Venstregerings Ske-  
len til Frihandelsprincipperne. Under Valgkam-  
pen i Efteraaret 1945 agiterede „Venstre“ med  
Fjernelse af de statslige Indgreb og Ophævelse  
af Restriktionerne, blot de kom til Magten. Det  
er gaaet anderledes, og vort Land staar ved Ind-  
gangen til det nye Aar i en særdeles spændt  
økonomisk Situation.

Alligevel stiller ogsaa vi Forventninger til  
det nye Aar. Vi haaber, at der dog maa komme



Fornuft over Tingene saa ikke blot vort lille Samfund men ogsaa alle øvrige Lande efterhaanden maa komme i bedre ordnede Forhold. Verden over er det hos den jævne Befolkning et inderligt Ønske og Haab, at vi maa komme bort fra de Krigsskyer, som af og til formørker Himlen, at de forskellige Folkeslag atter kan ofre alle Kræfter i Fredens opbyggende Arbejde. Vi Lokomotivmænd haaber, at det nye Aar vil bringe os mere og bedre Brændsel, saa Toggangen igen kan komme i fuldt Sving; bedre Materialer til Reparation og Renholdelse af vort daglige Arbejdsfelt, Lokomotiverne. Vi haaber, at der snart maa ske en mærkbar Forbedring i Beklædningsituationen; med vort tilsmudsede Arbejde er vore Klæder jo udsat udover det normale og vore Hjems Reserver er helt opbrugt. Vi sætter vort Haab til, at de Kræfter, som modarbejder de evindelige Prisstigninger, maa vinde frem, saa vi kan komme ind i et roligt Prisleje og med fornuftige Priser. Ja, vi har mange andre Ønsker, men vi har dem ligesom de allerede nævnte fælles med hele den store arbejdende Klasse i vort Folk.

Skal der være Chancer for Opfyldelsen af disse vore Ønsker, vore Forventninger til det nye Aar er det nødvendigt, at alle, som ønsker Udviklingen ført i den Retning, holder sammen. Splittelse tjener aldrig til Opbygning, som Regel kun til at gøre det lettere for andre med modsvarende Interesser at øve deres nedbrydende Virksomhed. I Sammenholdets og Solidaritetens Aand og i Haabet om Fremgang for vort Land hilser vi da det nye Aar velkommen.

## TRAFIKSITUATIONEN

Vi skrev sidst, at Kulminearbejderstrejken i Amerika og dermed de med saa kort Varsel iværksatte drastiske brændselsbesparende Foranstaltninger herhjemme forhaabentlig kun blev af kortere Varighed.

Dette gik i nogen Grad i Opfyldelse. Minearbejderstrejken blev afblæst d. 7. Dec. om Aftenen, og det blev den 10. meddelt, at Oktoberkøreplanen vilde blive sat i Kraft paany — vel at mærke kun fra 18. Dec. til 6. Januar — og at hele det store Antal tilrettelagte Julesærtog vilde blive kørt.

Alvoren i Situationen herhjemme kan illustreres derved, at Statsradiofonien d. 7. Dec. om Aftenen afbrød Programmet og udsendte en Ekstrameddelelse om Strejkens Afblæsning.

Det gik dog ikke saa hurtigt, som Befolkningen havde ventet, med at faa de forskellige Restriktioner ophævet. Ganske vist blev der, som foran nævnt, hurtigt givet Tilladelse til Juletrafik, men om Forbedring af den daglige Trafik efter 6. Januar foreligger der ingen gode Udsigter.

Hvad Juletrafiken angaar, var den, som vi før har omtalt, tilrettelagt paa at skulle overtrumfe alle Tidens hidtil største Julerekord, 1945. Den Kampagne, der blev sat i Gang samtidig med Togindskrænkningerne d. 2. December, og som gik ud paa, at Folk skulde undlade at rejse, men holde Jul hjemme, har dog tilsyneladende haft nogen Virkning. I hvert Fald maatte flere af de tilrettelagte Særtog aflyses. Omend man ikke naaede op paa det Antal rejsende, Juletrafiken var tilrettelagt efter, og ikke naaede at slaa Rekorden fra 1945, blev Slutresultatet dog ca. 120 000 Julerejsende, hvilket ligger betydeligt over de højeste Tal fra Aarene umiddelbart før Krigen.

## UTAK ER VERDENS LØN Grundløs Beskyldning.

I en Artikel om Juletrafiken, som Aarhus Stiftstidende bragte d. 21. December, fandtes bl. a. følgende:

„En usædvanlig stor Sygelighed blandt Statsbanernes Lokomotivpersonale har voldt Statsbanerne Besvær ved Indledningen til den store Juletrafik. Alene i Aarhus er 24 Lokomotivførere og flere Fyrbødere sygemeldt, og man har maattet aflyse en Del Godstog for at faa Mandskab nok til Persontogene.

*Inden for Statsbanernes Ledelse mener man, at enkelte af de sygemeldte Lokomotivfolk burde have vist lidt mere Standhaftighed. (Fremhævelsen er af os, Red.). Samtidig undskylder man dog Lokomotivpersonalet og fremhæver, at det voldsomme Tryk fra Besættelsestiden endnu hviler tungt over manges Nerver, og at saadanne Nervebelastninger navnlig gør sig gældende, naar en usædvanlig Travlhed begynder.*

Der er for vort Vedkommende ikke Anledning til mange Kommentarer. Journalistik af saadan perfid Art stempler sig selv.

Vi betvivler, at nogen af Distriktets ansvarlige Ledere har udtalt sig, som man giver det Udseende af. Ordlyden tyder snarere paa, at det er vedkommende Journalist selv, der har villet lægge den udspurgte noget i Munden og saa har faaet til Svar, at Besættelsens haarde Tryk endnu hviler haardt paa mange Lokomotivmænds Nerver. Vi henviser til Artiklen paa



Side 4 om Statsbanernes Driftsberetning for 1945/46, hvoraf fremgaar, at det højeste Antal Sygedage som Følge af Tilskadekomst i Tjenesten falder paa Lokomotivpersonalet.

Efter at Statsbanernes Lokomotivmænd i flere Aar har udført Tjeneste under Vilkaar, som ingen andre, end de der selv har prøvet det, kan vurdere (blandt de Jernbanemænd, der satte Livet til som Følge af Krigshandlinger, udgjorde Lokomotivpersonalet ogsaa det største Tal) og som Tak for, at samme Personale nu bestrider Trafiken — overbelastede Tog — med Lokomotiver og Brændsel, der ligger under enhver Kritik, mener et Dagblad, der ellers gerne vil gaa for et anset Blad, at kunne tilsjofle en Del af Lokomotivmandsstanden med en indirekte Beskyldning for at være sygemeldt uden tilstrækkelig Grund.

Vi Lokomotivmænd er ikke forvænt, men denne grundløse Beskyldning som en Slags Julehilsen til os, er dog for grov. Det er en ny Bekræftelse paa det gamle Ord: „Utak er Verdens Løn“.

## DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND

Gennem en tidligere Artikel her i Bladet og ved Referaterne af Hovedbestyrelsens sidste Møder er Medlemmerne bekendt med, at der nu er taget fat paa den Opgave, Kongressen i 1945 med stort Stemmeftertal paalagde Hovedbestyrelsen, nemlig at søge vor Organisations Tilslutning til De samvirkende Fagforbund løst paa tilfredsstillende Maade, og det er med Glæde, vi mener at have konstateret, at man ude omkring i Medlemskredsen nu ser forstaaende paa denne Sag. En Del af dem, vi i den senere Tid har haft Lejlighed til at tale med, er af sig selv kommet ind paa Spørgsmaalet og har udtalt, at der vel nok fremdeles er Modstandere, men de har ikke nogen egentlig Begrundelse herfor; den overvejende Del af Medlemsstyrken er derimod nu interesseret i at faa Sagen i Orden.

For saa vidt disse Udtalelser bygger paa en grundig Fundering over Emnet, og det maa man jo haabe paa, skulde der saaledes være Udsigt til en forholdsvis gnidningsløs Afslutning paa dette for vore Medlemmer saa betydningsfulde Spørgsmaal.

Naar vi ved tidligere Lejligheder har omtalt det ønskelige i, at ogsaa Statsbanernes Lokomotivmænd sluttede op i Arbejderklassens store og mægtige Centralorganisation — og det har vi jo skrevet om nogle Gange — har vi ikke ført Agitationen paa Grundlag af Løfter om dette eller hint, hvis vi blot meldte os ind. Vi har fremhævet, at det er vor Organisations Anseelse, det drejer sig om. Om vi nok vil være med til at nyde de Goder, der maa noteres som Resultater af de Samvirkendes eller andre af Arbejderbevægelsens Sammenslutningers Virksomhed, men holder os pænt tilbage, naar det drejer sig om Opretholdelse af disse gavnlige Virksomheder. Dette er fremdeles vor Stilling i Spørgsmaalet.

Ingen vil være i Stand til at bestride, at De samv. Fagforbund har baade stor og indflydelsesrig Betydning i praktisk talt alle de Forhold, som har den arbejdende Befolkningsklasses Interesse. Noget saadant er nemlig en Kendsgerning, som selv forbitrede Modstandere maa indrømme. Hvem er det, for blot at nævne et enkelt Eksempel, som sidste Efteraar gennem længere Tids Paavirken, bygget paa grundige Undersøgelser, fik Regeringen til at gaa med til at sætte nogle flere Tekstilmærker i Kraft: Arbejderbevægelsens Erhvervsraad, som ligeledes længe har kæmpet for, at der skaffes Arbejdstøj tilveje. Er det saa ikke naturligt, at ogsaa vi slutter op i Rækkerne. De seks Krigsaar viste saa tydeligt, som det kan ønskes, at Tjenestemændenes Forhold afreguleres efter Arbejdernes Forhold. Det turde herefter være direkte selvfølgeligt, at vi umiddelbart og alle som een udbrød: Ja, saa drejer det sig om at hjælpe til, at Arbejdernes Forhold kan blive saa gode som muligt. Det er i hvert Fald logisk at tænke saaledes. I en Række andre Lande har vore Fagfæller, Lokomotivmændene, indset dette og har taget Konsekvensen deraf. Vi kunde nævne, at f. Eks. i Norge, Holland, England og Svejts, ja maaske endnu flere Steder, som vi ikke i Øjeblikket er klar over, er ogsaa Jernbanernes Kontorpersonaler Medlem af deres Lands samvirkende Fagforbund. I England har man f. Eks. lige som hos os baade et Jernbaneforbund, et Kontorpersonaleforbund og et Lokomotivmandsforbund, men de er alle tilsluttet Landsorganisationen.

Vort norske Broderorgan — Lokomotivmands Tidende — for 15. Dec. f. A. omtaler Artiklen:



„Hvad har Tiden lært os“ i vort Novemhernummer og skriver bl. a.:

Vort Forbund har i nu 25 Aar været Medlem af de norske samvirkende Fagforbund og et Spørgsmaal om fortsat Medlemsskab er helt overflødig. Vor Samhørighed med Landets øvrige Arbejderklasse er grundfæstet, og mere end nogen Sinde før erkender vi, at de fælles Tag, vi tog sammen med Klassefæller i privat Virksomhed, har bragt positive Resultater og fortsat vil føre os fremad mod det Maal, vi stiller os. Medlemsskab i Landsorganisationen betyder dog ikke, at vor Organisation kan slaa sig til Ro; det betyder, at Muligheden for i Fællesskab at tage tunge Tag stadig er til Stede. Det skal vi Jernbanemænd nok faa Bevis for.

Situationen i Danmark i 1943, hvor Gestapo drev sit Spil, var maaske ikke nogen gunstig Tid; Fremtidsudsigterne var alt andet end lyse. Nu derimod er det aabenbart, at dansk Arbejderbevægelse gaar sin egen Fremtid i Møde, og naar alle Lønmodtagere slutter Trop, kan dansk Arbejderbevægelse selv bestemme Udviklingen i sit eget Land.

Saaledes ser altsaa vore norske Kolleger paa Spørgsmaalet. Dersom Sagen var blevet løst, da den i sin Tid for første Gang blev rejst til Debat paa vor Kongres, vilde ogsaa vi have haft over 25 Aars Medlemsskab i D. s. F. Men nu gaar det forventelig i Orden.

Hovedbestyrelsen har besluttet, at der inden næste Kongres skal foretages en Urafstemning i Spørgsmaalet, som derefter skal finde sin endelige Afgørelse paa Kongressen. Forhaabentlig har ogsaa de danske Lokomotivmænd taget Lære af Udviklingen, saa der denne Gang bliver stormende Begejstring for Tilslutningsforslaget.

## STATSBANERNES DRIFTSBERETNING

Generaldirektoratet udsendte kort før Jul Beretning om Driften i Finansaaret 1945/46. Da det er det første Aar efter Tyskernes stærke Udnyttelse af Statsbanerne, har man med nogen Interesse afventet det samlede Resultat. Og saa viser det sig, at Tyskertransporterne alligevel spiller en Rolle ogsaa for dette Finansaar, nemlig Tiden 1. April—5. Maj, i hvilken Periode de har givet Banerne en Indtægt paa 8,2 Mill. Kr. Det økonomiske Resultat, at der er et Driftsunderskud paa 3,4 Mill. Kr., og at det regnskabsmæssige Underskud er 18,7 Mill. Kr., har været omtalt i de fleste af Landets Dagblade, vi skal derfor ikke komme nærmere ind derpaa, men blot nævne det.

Naar man erindrer sig, den til det alleryderste Minimum reducerede Køreplan vi havde ved Kapitulationen, fordi Statsbanernes Kulbeholdninger i vid Udstrækning var beslagnet af Tyskerne, er man spændt paa at se, hvorledes Antal præsterede

Kilometer har stillet sig, og det er naturligt, at vore Medlemmer i første Række interesserer sig for Lokomotivkilometerne. Af disse er der en Nedgang paa 3 Mill. km, idet der i 1945/46 er kørt 32,6 Mill. Lokomotivkm. mod 35,6 Mill. i 1944/45 med den store Tyskertrafik. For Damplokomotivernes Vedkommende er der et Minus paa 7,1 Mill. km og for de elek. Tog i Københavns Nærtrafik et paa 0,7 Mill. km. Genoptagelsen af Motorkørslen i Efteraaret 1945 har paa den anden Side forøget den oliedrevne Trafik med 5 Mill. km, hvorved Slutresultatet paa de 3 Mill. km Nedgang naas. Spørges der, hvorledes dette ligger i Forhold til før Krigen, kan vi oplyse, at der i 1938/39 kørtes ialt 44,5 Mill. Lokomotivkilometer, heraf 26,5 Mill. med Damplokomotiver.

Damplokomotivernes stærkere Anvendelse giver sig Udslag i 551,8 Mill. Vognakselkilometer i sidste Driftsaar mod 533,4 Mill. km i 1938/39, og det har under Krigen været helt oppe paa 805,7 Mill. Vognakselkilometer i 1943/44. De tungere Tog viser sig ved 472,76 Bruttotonkilometer pr. Togkilometer med Dampdog mod 324,66 km i 1938/39. Derimod kan man ikke helt forstaa, at der nu er saa knapt med Tid til at reparere Lokomotiverne, idet hvert tjenstgørende Damplokomotiv kørte 58 000 km i 1938/39, men kun 38 000 km i 1945/46.

Af Handelschef Odels udførlige Redegørelse i „Vingehjulet“ vedr. Statsbanernes Kulindkøb gennem en lang Aarrække vil vore Læsere have erfaret, at Statsbanerne under Krigen har maattet betale 72—75 Kr. pr. Ton Kul mod 30 Kr. i 1938/39 (Tyskerne var som bekendt villige til at byde Landboerne høje Priser for deres Varer, men som det ses, forstod de ogsaa at tage en ordentlig Overpris selv). Statsbanernes Driftsberetning udspecificerer dette. 1938/39's Udgift til Kul pr. Lokomotivkilometer, 35,27 Øre, er mangedoblet og er nu oppe paa 123,3 Øre. Paa samme Maade forholder det sig med Smøreolien, her var Udgiften i 1938/39 mindre end 1 Øre pr. Lokomotivkilometer, nemlig 0,77 Øre, nu er den 5,98 Øre. Dette giver et talende Billede af, hvilke Værdier det er Lokomotivførerne betroet at administrere.

Af andet interessant skal vi nævne, at den nye Driftsberetning ogsaa viser de strenge Krigsaars skadelige Indvirken paa Lokomotivmændenes Helbredstilstand. Blandt disse har der været 15 817 Sygedage som Følge af Tilskadekomst i Tjenesten. Det er det højeste Tal for samtlige Statsbanernes Tjenestemænd. Ja, Mørklægningens, Sabotagernes og andre Krigshandlingers Aar var haarde for Lokomotivpersonalet. Ganske vist kunde man ikke bevilge os en Godtgørelse for denne vor særlige Risiko under Tjenestens Udførelse, men vi fik dog senere en pæn mundtlig Tak af vor øverste Chef.

Efter „Vingehjulet“ gengiver vi følgende nær-



mere Udredning af Køreplanens Udvikling m. H. t. personførende Tog:

„Ved Driftsaarets Begyndelse kørtes kun ca. 10 pCt. af 1939's Persontogskøreplan og kun Tirsdage, Torsdage og Lørdage. Den 19. April blev selv denne ringe Kørsel helt indstillet Vest for Storebælt og først genoptaget den 15. Maj. Den 25. Juni indførtes Kørsel paa alle Hverdage, og først den 12. Oktober 1945 kom Søndagskørslen sammen med andre væsentlige Køreplansudvidelser, bl. a. Lyntogene, som havde staaet paa Stald siden 10. April 1940. Efter Køreplanen af 25. Juni udførtes ca. 22 pCt. og efter Køreplanen af 12. Oktober ca. 45 pCt. af Fredskøreplanen.“

Naar der alligevel befordredes omtrent 81 Mill. rejsende i 1945/46 mod 52 Mill. i 1938/39 (under den første Verdenskrig naaede Antal rejsende end ikke op paa 30 Mill. pr. Aar), er dette et talende Bevis paa den stærke Benyttelse af Statsbanerne.

### Togenes Standsning paa Overhalings- eller Krydsningsstationer.

*En Berigtigelse.*

I November 1945 skete et Toguheld med ulykkelige Følger. Under Indkørsel blev et Tog skiftet ind i et Blindspor, hvilket bl. a. medførte, at Lokomotivføreren kom meget alvorligt til Skade.

Forholdet laa saaledes: Et Tog skulde overhales, og Lokomotivføreren indstillede sig paa at standse sit Tog, saa han var sporfri til det Spor, ad hvilket det overhalende Tog skulde komme. Han rettede sig derved efter den dagældende Bestemmelse i Sikkerhedsreglementet: at Lokomotivføreren under Indkørsel til en Station, hvor hans Tog skal overhales, er ansvarlig for, at Toget ikke kører ud over Frispormærket til Overhalingssporet.

Der viste sig imidlertid ved det første Auditørforhør stærkt modstridende Opfattelser af denne Bestemmelse. Stationen hævdede, at da det Spor, det standsende Tog var kørt ind i, er benævnt „Overhalingsspor“ var det i dette Spor, Lokføreren skulde holde sporfrit til Blindsporet. Lokomotivføreren Bisidder (den tilskadekomne selv var forhindret) gjorde derimod gældende, at Ordlyden „at Toget ikke kører ud over Frispormærket til Overhalingssporet“ absolut maatte betyde, at „Overhalingssporet“ i denne Forbindelse var det Spor, det overhalende Tog kom ad, og at det var dette Spor, man skulde holde sporfri til, saaledes som det

i mange, mange Aar har været Praksis blandt Lokomotivpersonalet.

Da Generaldirektoratet blev bekendt med denne Uoverensstemmelse, foretoges der straks en Ændring i Sikkerhedsreglementets § 33, saa det nu er fastsat, at Lokomotivføreren i Tilfælde som her omtalt er ansvarlig for, at Toget ikke kører ud over Frispormærket til andet Togvejsspor.

Denne nye Ordning har været gældende siden 3. Juni 1946, og naar vi i Dag kommer ind paa Emnet, er det, fordi „Vingehjulet“ har omtalt Sagen og der givet Udtryk for, at Aarsagen til Uheldet var, at det indkørende Tog kørte for langt frem.

Dette sidste maa vi protestere mod. Den tilskadekomne Lokomotivfører kan ikke være tjent med en saadan Fremstilling. Ganske bortset fra Striden om Opfattelsen af den ommeldte Bestemmelse i Sikkerhedsreglementet er det nemlig en Kendsgerning, at der blev skiftet ind til Blindsporet endnu inden Lokomotivfører N. N. var naaet frem til Frispormærket til Nabetogvejssporet. — Det er heri Aarsagen til Uheldet er at finde. I vor svært tilskadekomne Kammerats Interesse har vi fundet det paa sin Plads at komme med denne Berigtigelse.

### FHV. TRAFIKMINISTER FRIIS-SKOTTE DØD

Vor tidligere Trafikminister gennem 9 Aar J. Friis-Skotte, som den 1. December f. A. var fyldt 72 Aar, blev d. 15. Dec. ramt af et Hjerteslag og døde umiddelbart efter.

Naar Friis-Skottes Navn vil blive staaende paa en fremtrædende Plads i Banernes Historie, er det, fordi der i hans Ministertid blev gennemført store skelsættende Moderniseringer.

Da Friis-Skotte i 1924 blev vor første socialdemokratiske Trafikminister, var han Trafikkontrolør paa Godsbanegaarden og havde da været ved Statsbanerne i 34 Aar. I Tiden omkring Aarhundredskiftet gjorde han et betydeligt Arbejde for at faa samlet og organiseret sine Standsfæller. Han havde allerede dengang stærke Meninger. Blandt Erindringerne fra min første Jernbanetid er en af de alm. „Meddelelser fra Generaldirektionen“, hvori højtideligt bekendtgjordes, at det af Gdt. var paalagt Friis-Skotte ved Sagsanlæg mod et daværende Dagblad, „Klokken 12“, at frigøre sig fra nogle Udtalelser, Bladet havde tillagt ham vedr. Administrationen af Statsbanernes Sygekasse.

Paa eet bestemt Omraade var og vedblev vi at



være uenige med Friis-Skotte, nemlig Forrentningsprincippet for Statsbanerne. Han fik det ganske vist gennemført mod Organisationernes Protest; men det viste sig dog forholdsvis faa Aar senere nødvendigt at ændre paa det.

Vi vil imidlertid ikke glemme, at det var Trafikminister Friis-Skotte, som formidlede den saakaldte Rangermaskineoverenskomst mellem Generaldirektoratet og vor Organisation. Alle Jernbanemænd med mindre end 34 Aars Ansættelse har ogsaa Friis-Skotte at takke for en acceptabel Ordning i Familie-fribefordringssspørgsmaalet, hvor en Venstregering i 1912 havde været med sin klamme Haand.

Som foran nævnt er det dog Trafikmidlernes omfattende Modernisering — Lillebæltsbroen, Storstrømsbroen, Oddebroen, Lyntogene, S-Togene, Indførelse af Fællesklassevogne med polstrede Sæder, nye store Motorfærger o. s. v. gennemført eller planlagt i Friis-Skottes Ministertid — der vil sikre hans Navn mod Glemsel. Den samfundsmæssige Værdi af denne hans Indsats værdsættes højt overalt.

## SPLITTELSEN I DEN AMERIKANSKE FAGBEVÆGELSE

Af H. Jacoby.

Man kan vurdere Republikanernes Sejr ved Novebervalgene i U. S. A. som et Nederlag for Arbejderbevægelsen, thi der er ingen Tvivl om, at Republikanerne er højst ugunstigt stemt overfor alt, hvad der hedder økonomisk Kontrol og Fagforeningspolitik. Man maa derfor regne med, at Priskontrollen fuldstændig bliver ophævet, og at Forbrugernes Købekraft i de følgende Maaneder vil gaa betydeligt ned. Det er naturligvis vanskeligt allerede i Dag at forudsæ samtlige Følger af denne nye Politik, som vil betyde Strejker og alvorlige Produktionsforstyrrelser, og man kan ikke med Sikkerhed forudsige, hvorvidt Amerika, og med Amerika hele den øvrige Verden, vil gaa en alvorlig Krise i Møde i 1947—48. Men saa meget er vist, at Efterkrigstidens gyldne Dage er forbi, at de store Chancer er ødslet bort, og at en urolig Verden venter paa økonomiske Vanskeligheder, Bankerotter og muligvis Depression, altsammen den uundgaelige Følge af en ikke reguleret kapitalistisk Økonomi.

Valgresultatet i Amerika er ikke overraskende for den, der har haft Lejlighed til at følge den amerikanske Efterkrigspolitik paa nærmere Hold. En demokratisk Valgsejr vilde kun have været mulig, dersom det var lykkedes den berømte politiske Aktionskomite (P. A. C.), det er den politiske Repræsentation af C. I. O. (Congress of Industrial Organizations), at samle Arbejderne og de liberale Vælgere om de demokratiske Kandidater. Men det lykkedes ikke, fordi Præsident Trumans uheldige og

vaklevorne Poiitik yderligere havde forøget de tragiske Modsætninger indenfor den amerikanske Arbejderklasse. Saaledes blev f. Eks. Lokomotivførerne og en anden vigtig Gruppe indenfor det amerikanske Jernbanepersonale drevet til den stærkeste Opposition mod Truman og hans demokratiske Administration, der i Maj i Aar havde kvalt den store Jernbanestrejke. Det var en naturlig Følge af denne Poiitik, at en stor Del af Arbejderbevægelsen af personlig Bitterhed undlod at gaa til Valg eller stemte mod den demokratiske Administration.

Hvad er Forklaringen paa denne Splittelse indenfor den amerikanske Arbejderbevægelse? Hvad er Forskellen mellem den vesteuropæiske Arbejderklasse og Arbejderne i det store Emigrantland Amerika?

Arbejderbevægelsen i Amerika er endnu i Støbeskeen. Den amerikanske Arbejder har ikke kunnet udvikle den selvfølgelige Klassebevidsthed, der præger den europæiske Arbejder. Endnu i Dag ligger det dybt i Gennemsnitsamerikanerens Bevidsthed, at han ejer „Guds eget Land“, at han har hundredvis af Chancer, at han er Arbejder i Dag, men maaske Millionær i Morgen. Ingen Historie er saa populær i Amerika som Historien om Avisdrengen, der blev Millionær, og selv om denne Solstraalefortælling kun yderst sjældent blev til Virkelighed, drømmer enhver Avisdreng om Helledet, om Millionerne og om en luksuriøs Tilværelse. Der er ingen Tvivl om, at ogsaa Hollywood har gjort sit til at forvrænge den arbejdende Klasses Realitetssans. Livet er let paa Film, Amerika er stort, hvorfor skal det saa ikke lykkes at blive rig og rykke op i den herskende Klasse? Hvorfor arbejde for Arbejderklassens Fremgang, naar det er næsten vist, at man snart ikke længere tilhører den?

Det var de store Masser af fattige øst- og sydeuropæiske Emigranter, Polakker, Jøder, Italienerne og Jugoslaver der bragte en realistisk social Indstilling til Amerika, Kampen om Arbejdspladsen, en vis kollektiv Følelse og Arbejderbevægelsens europæiske Traditioner. Disse Emigrantarbejdere fik ikke Indpas i de faglærte amerikanske Arbejderes gamle aristokratiske Organisationer, der nærmest var en Slags Loger. De stod socialt set udenfor. De blev udnyttet af Kapitalisterne og var som underbetalte Arbejdere en bestandig Trusel mod de gamle Fagforeningsorganisationer. De blev derfor hadet og foragtet, de var en Slags Pariakaste, der ikke kunde finde et Hjem indenfor Amerikas sociale Struktur.

Det er paa denne Baggrund, man maa betragte Splittelsen indenfor den amerikanske Fagbevægelse af i Dag. Fagforbundene, der er organiseret i „American Federation of Labor“, A. F. of L., og Jernbaneorganisationerne, de saakaldte Railway Brotherhoods, repræsenterer endnu i Dag i det store og



hele den konservative faglærte Arbejdergruppe, medens de Organisationer, der er tilsluttet Congress of Industrial Organizations, C. I. O., har de mange Millioner Arbejdere fra de store Masseindustrier paa Østkysten som Medlemmer og nu søger ogsaa at organisere Negerarbejderne i Sydstatene. Det er ganske vist rigtigt, at ogsaa Fagforbundene indenfor A. F. of L. er begyndt at tilpasse sig Tidens Krav og nu søger at slutte op om Industriorganisationerne, ja, de er ovenikøbet gaaet saa vidt, at de er begyndt at organisere Negrerne i separate Organisationer.

Men set fra et principielt Synspunkt repræsenterer A. F. of L. og Jernbaneorganisationerne endnu i Dag det gamle konservative Syn paa de faglige, samfundsmæssige og politiske Problemer. Selv om Metoderne og Taktiken delvis er tilpasset den forandrede Situation, afviser de Tanken om et stortilet kollektivt Ansvar og holder stadigvæk fast ved de liberale økonomiske Principper. De føler sig mere eller mindre solidariske med det „frie Erhverv“s System, der dominerer Amerikas Erhvervsliv. Med andre Ord: A. F. of L. Organisationerne søger i det store og hele en Udligning med de traditionelle Kræfter indenfor Amerikas Erhvervsliv, medens de store Industriorganisationer indenfor C. I. O. forsøger at udbrede kollektivt Ansvarsfølelse og propagerer samfundsmæssige Løsninger (f. Eks. Priskontrol, positiv Beskæftigelsespolitik o. s. v.) af de store Kriser, der med regelmæssige Mellemløb hjem søger Amerikas højkapitalistiske Økonomi.

Det kan ikke nægtes, at C. I. O.'s Fagpolitik ikke altid opnaar den højeste Grad af kollektivt Ansvar. Dens enkelte Ledere er ofte snarere Pionerer indenfor Fagbevægelsen end egentlige Eksperter, de er præget af den for Amerika saa karakteristiske Uafhængighedstrang og Individualisme. Det viser sig f. Eks. deri, at Overenskomsterne med de store Industrier ikke er baseret paa en Pristalsregulering, fordi Fagforeningernes Politik ikke tager Sigte paa Sikkerhed og social Stabilitet, men foretrækker en Lønregulering, der er tilpasset Arbejdets Produktivitet. Hvor farlig en saadan Indstilling er, viste sig netop i de sidste Maanedes, da den voldsomme Stigning af Leveomkostningerne meget hurtigt opvejede de Lønforhøjelser, der var opnaaet med Møje og Besvær og langvarige Strejker. Ogsaa de hyp-pige Magtstridigheder mellem de forskellige Ledere indenfor C. I. O. er et levende Udtryk for, at Individualismen endnu er stærkere end kollektiv Samhørighedsfølelse. Dette viser sig ogsaa i den skæbnesvangre Mangel paa Koordination af de forskellige Strejkebevægelser, hvilket har mangedoblet Arbejdernes Tab. Dog, til Trods for alle disse Ulemper er C. I. O.'s Organisation og Politik det, der nærmest svarer til den vesteuropæiske Form for Fagforeninger, den vil maaske i nær Fremtid blive

den vestlige Verdens mest effektive Arbejderbevægelse.

Splittelsen indenfor Arbejderbevægelsen er endnu i Dag en af de mest betydningsfulde Kendsgerninger i amerikansk Politik. Den kan begrundes med de omtalte sociale og økonomiske Faktorer, som har sat deres Præg paa det store Emigrantland. Der er ingen Tvivl om, at disse Faktorer mere og mere bliver trængt i Baggrunden, fordi den nye Indvandring til Amerika saa godt som ingen Betydning har i Dag, og Emigranternes forjættede Land derfor er ved at udvikle sig til et Land med en næsten normal Samfundsstruktur. Endnu eksisterer de personlige Modsætninger, men meget tyder dog paa, at den skæbnesvangre Splittelse indenfor den amerikanske Arbejderbevægelse vil blive udlignet i Løbet af den nulevende Generation. Dermed vil Grundlaget blive skabt for et sundt økonomisk og politisk Demokrati i den nye Verden.

De amerikanske Minearbejderes Strejke har hendledt Opmærksomheden paa den amerikanske Fagbevægelse. Trods Splittelsen og Striden mellem de to store Fagforbund, C. I. O. og A. F. of L., har de dog begge støttet Minearbejderne imod Regeringens Forsøg paa at hindre Strejkebevægelser ved Dom.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Giv Agt!

Den 27. Nov. 1946 havde flere af vor Org.s københavnske Afdelinger indbudt til Diskussionsmøde. Emnet var: „Lokomotivpersonalet og Lokomotivet“. Afdelingsingeniør Voldmester var Indleder. Da der var mange officielle Talere, blev Taletiden for de menige Talere begrænset til 5 Min., og da 5 Min. ikke er ret lang Tid, var flere af os allerede handicaper i Starten og hemmet i dybere Udfoldelse. Undertegnede var ene af dem; derfor fremkommer dette.

Afdelingsing. Voldmesters Indledning og den videre Debat derudfra var ingen Fryd for Lokomotivmændenes Øren. Man fik uvilkaarligt det Indtryk af Talen, at store Dele af Lokomotivmændene var skødesløse og ligegyldige Individuer, som ikke havde den rette Forstaaelse af Gerningens Betydning. Hr. Voldmester, der er kendt for sin store Interesse for Lokomotivet og Lokomotivpersonalet, skal have vor Tak for de af ham fremsatte Udtalelser, som ikke alene er hans eget, men ogsaa — stadig efter hans Udtalelser — Administrationens Syn paa Lokomotivmændene som Helhed.

Skulde dette Syn, i Særdeleshed paa Lokomotivførerne, have sin Rigtighed, hvem har saa Skylden? Det maa være den øverste Administration, Distrikterne, Maskindepoterne og saa os selv, fordi disse sidste har begaaet den Forbrydelse at være Mennesker med Følelser og ikke Maskiner, der kan trækkes op til at gaa i Uendelighed.



Administrationen og de derefter følgende Organer nedefter kan ikke forstaa, at de sidste 7 Aar har sat deres dybe Spor i Lokomotivmændenes Rækker. De staar fuldstændig uforstaaende overfor det Liv, som rører sig paa Maskinen ved Dag som ved Nat, i Regn, Sne, Slud og Storme med daarligt vedligeholdte Maskiner, Maskiner som kører i Ring fra den ene til den anden, daarlige Kul og mange andre Ubehageligheder.

Hvis de, der er saa hastige til at dømme og fordømme, i Virkeligheden satte sig ind i Lokomotivmændenes Gerning i hele sin Udstrækning, kom der sikkert andre og sandere Synspunkter frem, Synspunkter, der naar længere ud i Perspektivet end Kontoret med dets Varme, Lys, Hygge og ensartede Arbejdstid.

Det er fuldkommen uforstaaeligt, at højere Instanser skal have Magt til at bryde Staven over Lokomotivmændene, fordi enkelte forsømmer deres Pligt. Alle de mange, som daglig udfører deres Gerning med største Pligttroskab, har Ret til at føle sig ilde berørt.

Har Administrationen nogensinde lettet Byrderne for os? Nej, aldrig. Derimod større Maskiner, mere Kulforbrug, større Tog. Stadig mere og mere Arbejde, stadig kun 2 Mand om den mere og mere krævende Tjeneste. Maa ikke ethvert sundt tænkende Menneske kunne indse, at paa denne Maade kan det ikke blive ved at gaa. Der maa Lettelse til paa en eller anden Maade, ellers gaar det hele i Staa. Hvorledes skal Lokomotivmanden kunne beholde sin Arbejdsglæde, naar han til Stadighed skal udsættes for Tryk baade fra den ene og den anden Side.

Lokomotivførerne beskyldes for mangelfuldt Eftersyn af Maskinerne baade før og efter Kørslen. Det kan ikke fragaas, at noget er der om det; alle er nu engang ikke lige pligtopfyldende. Men — der er nemlig et stort „men“ derved — hvilke Vilkaar bydes der Lokomotivførerne (ikke mindst i de sidste 6 Aar):

1. Daarligt vedligeholdte Maskiner.
2. Ofte 2 eller flere Maskiner paa samme Dag.
3. Langtfra god uddannet Medhjælp, saaledes at Lokomotivførerne ofte skal være baade Fører og Fyrbøder samtidig.
4. Vrangvillighed baade fra den ene og den anden Side.
5. Overtagelse af Maskiner, som er i en uhyre snavset Tilstand og Forfatning saavel paa Førerpladsen som under Maskinen og paa alle bevægelige Dele.

Ja, der er mange flere Klagepunkter, som fuldstændig overhøres. At dette virker deprimerende paa Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, kan Administrationen og de nedefter hørende Organer ikke være uvidende om. Bryd derfor ikke Staven over en hel Stand af Mennesker, som har vist deres store Værdi ikke mindst i de mørke Krigsaar. Disse Mennesker, der Dag efter Dag paatog sig Byrder og stadig Byrder.

De fleste Menneskers Sind og Væremaade er blevet forandret under Krigen, hvorfor saa ikke Lokomotivmandens? Store Dele af Lokførerne og Lokfyrbøderne er imod den nye Tidsaand, der er ved at vinde Indpas ogsaa hos os; man kan kalde den „Lige gyldighedens Tidsaand“. Vi maa tilbage til Pligtens og Kravets Tidsaand, saa de gamle hævdevundne Traditioner kan vende tilbage paany.

Ikke den daarlige Del af den gamle Tidsaand med krumme Rygge og Tak for, hvad Herren vil give, derimod ranke Rygge og faste Viljer, blive Pligtens Mænd paany, saa den Skygge, som nu hviler paa os, kan fjernes.

Derfor har disse Diskussionsmøder deres Betydning. Det vilde dog være ønskeligt, om Overingenøren ogsaa kom med. Selv om Sektionsing. H. P. Hansen varetager Distriktets Interesser, havde alle haabet og ønsket Overing. Tilstedeværelse. Vi kunde da tale ud med hinanden uden større Slag til nogen af Siderne. Jeg tror, dette vilde være til Glæde for os alle og til Gavn for den Institution, vi tjener.

P. Stoltzner, Lokfører, Gb.

## OVERPLANTØR ROSENØRN DØD

I Begyndelsen af December døde fhv. Overplantør M. C. Rosenørn 67 Aar gammel.

Afdøde, der var dekoreret med Dansk røde Kors Medaille, havde siden 1919 været Leder af Statsbanernes Planteskole i Roskilde. Naar han gennem Aarene blev kendt og afholdt af Lokomotivmændene Landet over, var det dog gennem et andet Hverv, idet han, helt siden vor Organisation i 1922 aabnede sit smukke Feriehjem paa Røsnæs, har været vor forstkyndige Raadgiver m. H. t. Beplantningen dér. Han gik med Kærlighed op i sin Gerning og var ivrig for, trods det barske Vejr der om Efteraaret og Vinteren kan herske paa de Kanter, at skabe det bedst mulige ud af Forholdene baade paa Kohornet og i Anlæget bag selve Feriehjemmet.

Vi har altid været glade for det udmærkede Samarbejde med Hr. Rosenørn og vil savne hans Virke i vor Interesse.

## Betonsveller i England.

I England krævedes under Krigen mangfoldige Steder Sporforbindelse fra Industrivirksomheder til Banerne. Da Træsveller kun stod til Raadighed i meget begrænset Omfang, brugte man paa lettere Sporforbindelser ikke-armerede Betonsveller, som støbtes af Kvinder, 10 i hvert Hold med kvindeligt Opsyn. Underlagspladen blev trykket ned i de endnu vaade Sveller, og efter nogle Dages Tørring var de færdig til Brug. Af Sikkerhedshensyn lagde man dog en Træsvelle mellem hver anden eller tredje Betonsvelle.





## JUBILÆER

Den 2. Januar kan Lokomotivfører *E. R. Nielsen*, Gb, hvis Adresse er Classensgade 51, 3., Ø., og den 14. Januar kan Lokomotivfører *L. P. C. Gellert*, Gb., boende Finsensvej 77, 4. th, F., fejre deres 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Begge Jubilærer er stille og rolige Lokomotivmænd, som med Flid og Interesse har passet deres Lokomotivmandsgerning upaaklageligt igennem disse mange Aar.

Afdeling I ønsker jer begge hjerteligt Tillykke paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Medlemsskab.

*Th. F.*

Den 14. Januar 1947 kan Lokomotivfører *F. A. Møbius*, Plantagevej, Frederikshavn, fejre 40 Aars Jubilæum.

Jubilæren har det meste af sin Jernbanetid været stationeret i Frederikshavn og har her, som den gemytlige Selskabsmand han er, vundet sig en stor Vennekreds.

Møbius er en god Organisationsmand, som Afdelingen aldrig kalder forgæves paa. Hans rige Evner har ogsaa været flittigt benyttet, idet han i flere Aar var Kasserer for Lokomotivfyrbøder-Afdelingen og kort efter sin Forfremmelse til Lokomotivfører blev valgt til Kasserer for denne Afdeling, en Post han beklædte indtil Generalforsamlingen i 1937, hvor han ønskede at trække sig tilbage.

Afdeling 33 ønsker dig hjertelig Tillykke paa Jubilæumsdagen og Held og Lykke i Fremtiden.

*C. B.*

Lokomotivfører *C. S. Christensen*, Gb, Bopæl, Hostrups Have 10, 2., F., kan den 20. Januar fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Charles, som han i daglig Tale kaldes, er en kendt Mand inden for hele Lokomotivmandsstanden. Han stammer fra Esbjerg, men har i over 20 Aar været tjenestegørende paa Gb og har i de sidste 13 Aar været Formand for Jubilæums-, Fest- og Kransekassen for Lokomotivførerne i 1. Distrikt. I dette Hverv har han udvist Energi og Interesse for, at de Fester, som afholdes for Aarenes Jubilærer, skulde blive saa festlige og stilfulde, at Deltagerne længe vilde mindes dem.

Charles skaanede aldrig sig selv! Et mægtigt Arbejde laa altid forud med Digtning af Sange og med at skaffe Personalet fri til Deltagelse i Festerne. Med hvilken højtidelig Værdighed foregik ikke Konfirmationen af „Drenge“, naar de paa 25 Aarsdagen blev indført i de voksnes Rækker og fik overrakt Foreningens Jubilæums-embem. Lokomotivførerne i 1. Distrikt har meget at sige ham Tak for, og Afdeling I, som han tilhører, er særligt stolt af ham; thi foruden sin ovennævnte Interesse, har han ogsaa altid været interesseret i Afdelingens og Organisationens Arbejde og deltaget flittigt deri, hvorfor Afdelingen herigennem sender sin bedste Tak og Hilsen

og ønsker dig, kære Charles, hjertelig Tillykke paa Jubilæumsdagen med Haab om, at dit Helbred igen maa blive godt.

*Th. Frandsen.*

Jubilæren beder os meddele, at han paa Grund af Sygdom iøvrigt frabeder sig al Opmærksomhed paa Jubilæumsdagen.

*Red.*

## Juletræsfester.

Juletræsfest afholdes af *Fredericia Aidelinger* *Torsdag den 9. Januar* Kl. 17,30 paa „National“. Pensionister og Enker efter Lokomotivmænd indbydes venligst.

De *københavnske Aidelinger* afholder Juletræsfest *Fredag den 10. Januar 1947* i „Borgernes Hus“, Rosenborggade 1.

Børnene samles Kl. 16,45; Kl. 17,00 marcheres ind i Salen og omkring Juletræet til de kendte Toner af Lokomotivmændenes March; derefter forskellig Underholdning for Børnene.

Børnene bliver trakteret med Sodavand (evt. Chokolade) og Lagkage; hvert Barn faar desuden en Poøse Godter og en Gave.

Børneballer slutter Kl. 20,00.

Kl. 20,00 stort Julebal for Voksne.

Alle Lokomotivmænd med Familie og Bekendte er velkommen. Provinsafdelingernes Medlemmer og Pensionister indbydes venligst. Medlemmers Børn deltager gratis; fremmede Børn Kr. 3,00. Adgangskort for Voksne Kr. 1,00.

Da Billetsalg ved Indgangen ikke maa finde Sted, anmodes man om at sikre sig Billet i god Tid.

Indtegning af Børn slutter den 30. December d. A.

Billetter faas hos:

Lokomotivfører *W. P. A. Pedersen*, Bredahlsvej 3, Telf. Valby 2513 y.

Lokomotivfører *A. C. Jensen*, Haderslevsgade 7, Telf. Vester 2026 u.

Lokomotivfører *A. H. Hansen*, Rosenhaven 7, Telf. Valby 5831.

Lokomotivfører *K. F. Olsen*, Aarhusgade 27, 4.

Motorfører *Ingemann Nielsen*, Ellebjergvej 34, 2.

Motorfører *Schertiger Nielsen*, Istedgade 105, 3.

Lokomotivfyrbøder *G. A. Rasmussen*, Flensborggade 11, 4

Lokomotivfyrbøder *E. Greve Petersen*, Sigerstedsgade 7, 3. Telf. Eva 7316.

## Taksigelser.

Efter at jeg den 1. December i Fjor har forladt min Tjeneste ved Statsbanerne, vil jeg gerne have Lov til nu at bringe saavel mine Kammerater som Ledelsen af Godsbanegaardens Maskindepot og de af Distriktets Embedsmænd, med hvem jeg i min Gerning er kommet i Forbindelse, en hjertelig Tak for de mange Aars Samarbejde. Trods visse strenge Tider bevarer jeg mange gode Minder om mine 39 Aar som Lokomotivmand. Særligt takker jeg vor Organisation, Dansk Lokomotivmands Forening, for, hvad den gennem Aarene har gjort for os.

*K. A. Egevang*, forhen Gb.



For den i Anledning af Julen paa min Hustrus Grav fra Afd. 1 henlagte smukke Krans min varmeste Tak.

*Einer Mathiesen.*

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Mands, Lokomotivfører C. O. Nielsens Død og Bisættelse.

*E. Nielsen, Kurlandsgade 32, Kbhvn. S.*

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved min Mands, pens. Lokomotivfører H. P. Hansens Død og Bisættelse.

En særlig Tak til Lokomotivfører Th. Frandsen for de smukke Ord ved Baaren.

*Emilie Hansen, København.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører H. P. Christensens Død og Begravelse. En særlig Tak til Kollegerne for deres Møde med Fanerne.

*Louise Christensen og Børnene, Struer.*

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af min 40 Aars Jubilæumsdag den 21. Januar frabedes.

*Lokfører Chr. Morgen, Aarhus.*

### Danske Jernbaners Afholdsselskab.

Danske Jernbaners Afholdsselskab har i en Aarrække haft Samarbejde med de faglige Organisationer og modtaget økonomisk Støtte fra disse. Vi har derfor den Tro, at man fra Organisationernes Side anerkender vort Arbejde, og at der hersker den Opfattelse, at et Ædruelighedsarbejde er nødvendigt. For at dette kan udføres tilstrækkeligt effektivt, maa vi have fornyet Tilgang til vort Selskab.

Vi tillader os derfor at henvende os til de faglige Organisationers Medlemmer med en Opfordring til at indmelde sig i D. J. A., idet vi paapeger, at baade de faglige Organisationer og vi arbejder paa, at bedre Tjenestemændenes Kaar, de faglige Organisationer ved direkte at skaffe Medlemmerne øgede Midler til bedre Eksistens, D. J. A. ved at opfordre til at afstaa fra unødvendig Brug af alkoholholdige Drikke, som i alt for mange Tilfælde overskrider det Beløb, der kan anvendes dertil af de ikke særlig store Tjenestemandslønninger.

Indmeldelse kan ske ved Henvendelse til Selskabets Formand: Togfører M. K. Thomsen, Falkevej 15, Frederica, eller et Medlem af Selskabet.

*Hovedbestyrelsen.*

### Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

Ved de til Bestyrelsen for „Kong Christian den IX's Understøttelsesfond“ foretagne Valg indvalgtes Lokomotivfører K. O. Svendsen, Gedser, som Bestyrelsesmedlem for Distrikternes Maskintjenester og Værkstedernes Vedkommende og Lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Godsbanegaard, som Suppleant.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Speciallæge i Øre-, Næse- og Hals sygdomme, Doktor C. Skovmand er fraflyttet Holbæk og ophørt med at praktisere for Sygekassen.

Øjenlæge A. Sparre-Petersen er flyttet fra Silkeborg til Holstebro; han praktiserer fremdeles for Sygekassen.

Øjenlægen afholder Konsultation Nørregade 42, Holstebro, Kl. 11—12 og Kl. 13—15, Lørdag ingen Konsultation.



### Mindekors for Hobro Attentaterne.

I Hobro har man vedtaget at ville rejse et 4 m højt Egetræs-Mindekors paa det Sted Nord for Byen, hvor de to frygtelige Togattentater fandt Sted under Besættelsen. „Aftenbladet“ oplyser, at Statsbanerne har lovet at vedligeholde Korset.

### Raadnsnar Ledvogter redder Menneskeliv; beruset Bilist gennem Jernbanebom.

Den 23. Nov. hen mod Aften paa den Tid, da Bombene for en Jernbaneoverkørsel i Onsild var sænket for Lyntoget „Kronjyden“, kørte en lille Personbil gennem Bommen og standsede i det Spor, hvor Toget netop var ved at komme. Ledvogter Viggo Petersen løb straks derover og fik Bilisten — der ved den efterfølgende Prøve viste sig at være spirituspaavirket — ud af Vognen, netop som han hørte Lyntogets Bremsers skrig, hvilket tilkendegav ham, at ogsaa Lokomotivføreren havde bemærket Faren. Afstanden var dog for kort til at bringe Toget fuldstændig til Standsning. Bilen blev paakørt og slæbt nogle Meter hen ad Banen, inden Toget holdt helt stille.

Da Bilen blev fuldstændigt splintret, skyldes det sikkert Ledvogter Petersens hurtige Handlemaade, at den uheldige Bilist reddede Livet.

### Daarlige Udsigter for Koordinering af Trafiken.

Bestyrelsen for Aalborg Privatbaner havde fundet det opportunt, at Banerne overtog visse af de nordjyske Bilruter og forelagde Banernes (Aalborg Privatbaner) Repræsentantskab et Forslag desangaaende, men dette fik en krank Skæbne. Det blev nemlig forkastet med meget stort Flertal.

Aalborg Amtstidende giver sit Standpunkt til Kende ved at bringe Afgørelsen under Overskriften: „Et Nederlag for Privatbanernes Bestyrelse i Rutebilsagen“ og anfører bl. a., at det ikke var blide Ord, der i Repræsentantskabet faldt om Banebestyrelsens Forsøg paa at knægte det frie Initiativ.

Der skal nok være nogle, som mener, at det maa være et besynderligt Repræsentantskab, der finder det naturligt at gaa mod den Banes Interesser, det netop er valgt for at skulle varetage.

Dette lover i hvert Fald ikke godt for Samling af al Trafik her i Landet under offentlig Ledelse og Kontrol.





*Udnævnelse fra 1.—12.—46:*

Motorførere til Lokomotivførere:

J. J. Lorenzen, Enghave, i Nykøbing Fl.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

H. A. Christensen, Næstved, i Padborg.

K. G. Olesen, Brande, i Viborg.

A. M. J. Hansen, Randers, i Struer.

P. A. Kristensen, Aarhus, i Struer.

P. S. Henriksen, Randers, i Struer.

J. H. M. Riber, Aarhus, i Struer.

K. Alkærsig, Nyborg, i Padborg.

S. G. Nielsen, Korsør, i Padborg.

S. A. B. Jensen, Frederikshavn, i Holstebro.

K. E. B. Pedersen, Nyborg, i Padborg.

N. P. R. Hansen, Esbjerg, i Tønder.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

V. Mikkelsen, Randers, i Kalundborg.

B. E. B. Hansen, Aarhus, i Slagelse.

G. Gaarde, Fredericia, i Padborg.

V. Laursen, Esbjerg, i Slagelse.

R. Mortensen, Kbh. Gb, i Helsingør.

H. M. Nielsen, Korsør, i Korsør.

H. H. Johansen, Vordingborg, i Slagelse.

*Forflyttelse efter Ans. fra 1.—12.—46:*

Lokomotivførerne:

K. V. Sørensen, Holbæk, til Kbh. Gb.

H. P. M. B. Hansen, Helsingør, til Kbh. Gb.

O. K. Michelsen, Brande, til Kbh. Gb.

B. A. K. Jensen, Brande, til Helsingør.

H. V. Harder, Helsingør, til Kbh. Gb.

L. C. R. Jensen, Padborg, til Helsingør.

J. L. Nielsen, Nykøbing Fl., til Roskilde.

S. B. Axelsen, Horsens, til Aalborg.

K. E. Bruun, Holstebro, til Aalborg.

S. P. W. Pedersen, Lunderskov, til Fredericia.

N. J. L. Schneider, Brande, til Aarhus.

A. E. V. Hansen, Padborg, til Holbæk.

R. L. Pedersen, Tønder, til Lunderskov.

P. B. Jensen, Skanderborg, til Aarhus.

R. N. C. C. Olsen, Brande, til Skanderborg.

W. U. Nielsen, Padborg, til Helsingør.

C. B. M. Revald, Brande, til Aalborg.

P. G. Møller, Padborg, if. Opslag til Holbæk (Depotfor-  
stander).

Lokomotivfyrbøderne:

E. L. B. Wedebye, Slagelse, til Kbh. Gb.

J. Thomsen, Helsingør, til Kbh. Gb.

H. R. L. Jørgensen, Kalundborg, til Kbh. Gb.

T. Andersen, Korsør, til Næstved.

*fra 2.—12.—46:*

Lokomotivfyrbøder:

K. C. Bøjen, Padborg til Frederikshavn.

*Annullering af Ansættelse m. v.*

Ansættelsen af Lokomotivfører F. F. Jensen, Aalborg, som Motorfører (Elektrofører) ved Enghave Mdt. fra 1.—12.—46 er annulleret, og han forflyttes fra 19-12-46 efter Ansøgning til Viborg.

*Udnævnelse fra 1.—1.—47:*

Lokomotivfører, kst. Lokomotivmester (7. Lkl.) K. M. S. Christensen, Nyborg, til Lokomotivmester (7. Lkl.), Nyborg.

Motorførere til Lokomotivførere:

K. K. M. Jensen, Enghave, til Padborg.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

C. B. Jensen, Roskilde, til Lunderskov.

B. Nielsen, Aarhus, til Brande.

J. H. Sørensen, Aarhus, til Struer.

Lokomotivfyrbødere til Motorførere:

E. W. Jespersen, Kbh. Gb., til Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

P. A. Christensen, Kbh. Gb., Helsingør.

J. H. M. Hansen, Gedser, til Korsør.

*Forflyttelser efter Ansøgning fra 1.—1.—47:*

Lokomotivførere:

B. A. K. Jensen, Helsingør, til Kbh. Gb.

W. Poulsen, Brande, til Nyborg.

C. F. Svenning, Herning, til Esbjerg.

E. B. Jensen, Lunderskov, til Fredericia.

P. E. E. Larsen, Brande, til Helsingør.

K. G. Olsen, Viborg, til Brande.

J. B. Leving, Padborg, til Sønderborg.

Lokomotivfyrbøder:

V. B. D. Nielsen, Helsingør, til Næstved.

*Paaskønnelse:*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører S. E. Boye, Aalborg, i Anledning af, at han den 5.—9.—46 mellem Sønderkov og Sindal udviste god Agtpaagivenhed i en Faresituation, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

*Aisked:*

Lokomotivfører J. P. Petersen, Fredericia, efter Ans. p.

Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—47.

Lokomotivfører P. T. Boldrup, Kbh. Gb., efter Ans. p. Gr.

af Alder med Pension fra 28.—2.—47.

Lokomotivfører G. Busse, Tønder, efter Ans. p. Gr. af

Svagelighed med Pension fra 28.—2.—47.

Lokomotivfører K. K. Rasmussen, Odense, efter Ans. p.

Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—47.

Lokomotivfører F. K. Kristiansen, Kbh. Gb., efter Ans. p.

Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—47.

Lokomotivfører L. B. Rasmussen, Skanderborg, efter Ans.

p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—47.

*Dødsfald:*

Lokfører H. P. Christensen, Struer, den 29.—11.—46.

Lokomotivfører C. O. Nielsen, Kbh. Gb., den 2.—12.—46.



**Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1946 for tidligere Motorførere I.**

I de paa Side 65 i Lommebogen 1947 anførte Lønningsindtægter i 1946 er ikke medtaget Lønningerne for dem, der indtil April 46 var Motorførere I, og som ved den nye Tjenestemandsløvs rykkede op i Lokomotivførerstillingen. Naar disse ikke kunde medtages, skyldes det forskellige Vanskeligheder. Vi bringer dem nu her.

**Stedtillæg.**

		a.	b.	c.	d.	e.	f.
Grundløn 2940 Kr.	gifte.....	6638	6585	6471	6381	6261	6153
	ugifte over 40 Aar...	5834	5786	5672	5582	5462	5354
	andre ugifte.....	5773	5725	5611	5521	5401	5293
do., 1. A. T.	gifte.....	6942	6894	6780	6690	6570	6462
	ugifte over 40 Aar...	6140	6092	5978	5888	5768	5660
	andre ugifte.....	6076	6028	5914	5824	5704	5596
do., 2. A. T.	gifte.....	7152	7104	6990	6900	6780	6672
	ugifte over 40 Aar...	6350	6302	6188	6098	5978	5870
	andre ugifte.....	6286	6238	6124	6034	5914	5806

**STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Sj.-Palster	Jyl.-Pjn	
20215	20155	Wallin, Børje: Paa Hesteryg gennem Mexiko.
20216	20128	Colette: Kvinder.
20217	20138	Lorentzen, Mogens: Ormen i Hjertet.
20218	20126	Christiansen, Ingrid: Pælemuslinger.
20219	20172	Munk, Kaj: Niels Ebbesen, Skuespil.
20220	20135	Hansen, Gunnar Robert: Den nøgne Sten.
20221		Büchart, A. Lorentz: En Sydslesvigsk Genforening med det danske Folk.
20222	20133	Gullmann, Clas: Tanja.
20223	20183	Hoe, Niels: Fange i Buchenwalde.
20224	20144	Sjögren, Peder: Sorte Palmer.
20225	20149	Trenter: Ingen kan standse Døden.
20226	20143	Scott, Gabriel: Helgenen.
20227	20185	Martinsen, Harald R.: Kampen for Danmark.
20228	20175	Smith, Thorne: Sommerregn.
20229	20178	Walmsley, Leo: Kærlighed og Solskin.
20230	20168	Hume, David: Cardbys nyeste Bedrifter.
20231		Fink, Troels: Rids af Sønderjyllands Bedrifter.
20232		Plovgaard, Karen: Sorte Cille og hendes Søn.
20233	20165	Gardner, Stanley: Den stammende Biskop.
20234	20209	Ringsted, Henrik V.: Omkring Tysklands Fald.
20235	20173	O'Flaherty, Liam: Mr. Gilhooley.
20236	20170	Kristiansen, Kristian: Endnu staar Dovre.
20237	20179	Wheatley, Dennis: Kambyes Skatten.
20238	20164	Der brænder en Ild.
20239	20227	Underjordisk Humor: Samlet af E. Andersen og E. Clausen.
20240	20207	Det stod i Avisen: Udvalget foretaget af K. B. Madsen.
20241	20166	Greene, Graham: England skabte mig.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

- N. P. Andersen, Calvinsvej 36, Fredericia.
- G. O. L. Christensen, Vesterbro 19 B, 2., Aalborg.
- K. A. Egevang, Dannevirkegade 9, 2., Kbhvn. V.
- L. P. Frandsen, Østbanegade 47, 1., Kbhvn. Ø.
- J. A. Jacobsen, Kildehusvej 31, Roskilde.
- A. C. Jørgensen, Panumsvej 56, Valby.
- T. V. Olsen, Stubbedamsgaarden 9 A, Helsingør.
- T. C. Petersen, Stadions Allé 21, 3., Aarhus.
- M. Rasmussen, Rønne Allé 17, Brande.

pens. Motorførere:

- K. M. Nielsen, Uraniavej 6, Fredensvang, Aarhus.

ihv. Lokomotivfyrbøder:

- H. Ellitsgaard Nielsen c/o J. S. Nielsen, Aavang pr. Lejre.



Lokomotivførerafdelingerne:

- Langaa: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. A. Pedersen, Vestergade 16.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

- Sønderborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: R. U. Andersen, Ahlmannsvej 3, 2.
- Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Jørgensen, Skrænten 14.

**København**

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

**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.