



NO 2

Februar 1947

47. Aargang

SOPH. JENSEN JUBILERER

Den første Artikel i dette Nummer af Bladet skal være en Tak og en Hyldest til vor Organisations Formand, der den 4. Februar fejrer 40-Aarsdagen for sin Indtræden i Statsbanernes Tjeneste. Naar det i samme Aandedræt nævnes, at i rundt regnet 35 af disse Soph. Jensens 40 Aar som Lokomotivmand har han paa denne eller hin Plads virket i sine Kammeraters, ja i det hele taget i Tjenestemændenes Interesse og for deres Fremgang, vil det forstaas, at vi paa Jubilæumsdagen har meget at sige ham Tak for.

Soph. Jensen gik som ung, nyansat Lokomotivfyrbøder med Alvor og Grundighed op i den krævende Lokomotivmandsgerning og denne Linie har han siden fulgt i hele sit Virke baade i de Aar, han endnu lagde den væsentligste Del af sin Arbejdskraft paa selve Lokomotiverne, og senere, da han har anvendt sine Kræfter til Gavn for Lokomotivpersonalet.

Der hengik ikke ret mange Aar efter Soph. Jensens Ansættelse, før hans Kammerater mente, at det ikke var nok, han passede sit Job som Lokomotivfyrbøder; de fandt, at hans Evner kvalificerede ham til ogsaa at tage sig af deres organisationsmæssige Tarv. Paa det Tidspunkt var vor Forening endnu ret ny, og Administrationen,

som befrygtede Fagforeningernes og dermed Personalets voksende Indflydelse, gjorde alt for at begrænse denne. Der var saaledes Opgaver nok at tage fat paa, og da Soph. J. først var inde paa Tillidsmandsbanen, kunde han ikke

mere komme derfra. Man vedblev at kræve hans Arbejdskraft til Gavn for Kammeraterne; hans Løbebane som Tillidsmand er en lige, men jævnt stigende Linie: Afdelingsformand for Lokomotivfyrbøderne i Aarhus, Hovedbestyrelsesmedlem, Kredskasserer for Lokomotivfyrbøderne, Afdelingsformand for Lokomotivførerne i Fredericia, Hovedbestyrelsesmedlem, Kredsformand for Lokomotivførerne og siden 1929 Organisationens øverste Samlingsmærke: Vor Formand.



I Dansk Lokomotivmands Forenings helt unge Aar havde Formændene kun en kortvarig Periode som saadanne, men siden 1901 har vi kun haft 3 Formænd, hvilket i sig selv giver et højt Gennemsnit, og dog ligger *Soph. Jensen* med sine 18 Aar som Organisationsformand foran nogen af sine Forgængere. Naar hertil føjes, at Soph. Jensen paa alle Kongresser siden 1929 er blevet genvalgt med Akklamation, viser dette, at han bestandig har haft Medlemmernes fulde Tillid bag sig. Dette er en dejlig styrkende

Følelse for en Tillidsmand. I adskillige vanskelige Situationer har han sikkert ogsaa glædet sig over denne Kendsgerning og følt sig tryk og stærk i Visheden om den.

Naar vi Lokomotivmænd saaledes har sluttet fast Kreds om Soph. Jensen, er det i og for sig naturligt, at ogsaa andre har ønsket at gøre Brug af hans Indsigt og aarelange Erfaring. Saaledes har Repræsentantskabet indenfor Statstjenestemændenes Centralorganisation I i en Aarrække og med høje Stemmetal genvalgt vor Formand til Medlem af Styrelse og Forretningsudvalg; i sin Egenskab af Centralorg.'s Næstformand er han for Tiden dens fung. Formand og Repræsentant i Statens Lønningsraad. Han er desuden Kasserer i vor kooperative Brandforsikring, Bestyrelsesmedlem i Statsbanepers. Uheldsforsikringsforening, i Spareforeningen af 1883 samt i Nordisk Jernbanemand's Union. Da man efter Besættelsens Ophør skulde i Gang med Udrensning af de unationale Elementer blandt Tjenestemændene og derfor oprettede den ekstraordinære Tjenestemand'sdomstol, var alle enige om, at dette at skulle dømme i disse Sager ikke blev noget behageligt Job; men da Centralorganisationens Styrelse ønskede, at Soph. Jensen skulde paa tage sig et Dommerhverv inden for den nysnævnte Domstol, gjorde han dette og har nu fungeret i netop Halvdelen af de Sager, i hvilke C. O. I har udpeget Dommer. Dette er indtil nu ialt 162 Sager, og heraf har Soph. Jensen været i Virksomhed i de 81.

Soph. Jensens Virke ligger saaledes ikke blot indenfor Lokomotivmændenes Kreds, men tillige langt videre ud, ogsaa uden for vort Lands Grænser. Overalt har han ved sin urokkelige Ro og sin alvorlige Vurdering af Forholdene gjort sig afholdt og har skabt Respekt om sit Navn; praktisk talt alle er paa Fornavn med ham, og det er jo i sig selv et sikkert Tegn paa Popularitet. Lokomotivmændenes „Sophus“, vor Formand, er velkendt og velanset over alt. Det vil han faa synlige Beviser for paa Jubilæumsdagen.

Vi skal ikke her komme ind paa de store Opgaver, der har foreligget til Løsning i Soph. Jensen's mere end 30 Aar i Organisationens øverste Ledelse og hans 18 Aar som vor Formand — det kan der maaske blive en anden Lejlighed til — men vil blot sige, at Soph. Jensen paa sin Jubilæumsdag har Lov til med Stolt-

hed at se tilbage paa de store Resultater, der under hans Ledelse er opnaaet.

Vi bringer dig alle danske Lokomotivmænds hjertevarme Tak og Hyldest for din frugtbringende Indsats gennem disse mange Aar.

Hjertelig tillykke paa Jubilæumsdagen.

DAGENS SPØRGSMÅAL

Midt i Januar begyndte i Afdelingerne Landet over en Mødeserie til Belysning af organisatoriske Forhold. Naar dette læses, har der været Møder overalt med Undtagelse af det nordligste Jylland — Aalborg og Frederikshavn — hvor de holdes nogle Dage ind i Februar. Paa samtlige disse Møder er bl. a. Spørgsmaalet om vor Stilling til de samvirkende Fagforbund fremdraget og belyst. Det er blevet forklaret, hvorfor vi Lokomotivmænd bør kende vor Besøgelsestid og nu faa denne Sag i Orden. Det er derfor naturligt, at dette er Dagens Spørgsmaal, saaledes som Artiklens Titel lyder.

Det første af disse Møder afholdtes i København, hvor Formanden for vor Moderorganisation, Hans Rasmussen, D. S. og M. F., holdt et interessant Foredrag om De samvirkende Fagforbund og deres Opgaver. Han pegede paa, hvorledes Fagforeningerne paa et tidligt Tidspunkt, efter at den faglige Bevægelse i 1880'erne og 90'erne var begyndt at vokse, indsaa, at den enkelte Organisation ikke kan staa alene. Erfaringen viste hurtigt, at Sammenslutninger til saavel moralsk som økonomisk Støtte i Konflikttilfælde var en Nødvendighed. Efter at flere Organisationsgrupper saaledes havde truffet Aftaler om Gensidighed, var Dannelsen af D. s. F. i 1898 et naturligt Led i Udviklingen hen mod større Centralisation af Fagbevægelsen.

Hans Rasmussen betonede stærkt, at det ikke kan hjælpe, at en Organisation mener, at den er sig selv nok. Erfaringen viser, at dette en skønne Dag giver Bagslag. De Samvirkendes stærke Vækst fra 50 Organisationer og 60 000 Medlemmer i 1898 til 3 430 Organisationer med over 600 000 Medlemmer, heraf over 34 000 Tjenestemænd, nu er et fulgyldigt Bevis for, at Forbundet har været i Stand til at løse de Opgaver, der gennem Aarene er stillet det. Der har ganske vist været Tilfælde, hvor Organisationer har udmeldt sig, engang endog Lan-

dets største Organisation, men det varede kun 1 Aar, saa meldte de sig ind igen, idet de havde gjort den Erfaring, at Fordelene ved at staa tilsluttet D. s. F. var større end eventuelle Fordele, der kan være ved at staa alene.

Dette Medlemstal paa over 600 000 betyder, at mellem hvert 6. og 7. Menneske af Danmarks samlede Indbyggerantal — Mænd saavel som Kvinder og Børn saavel som Oldinge — er Medlem af de samvirkende Fagforbund, som derved er den mest omfattende Organisation indenfor det danske Samfund. D. s. F. er Arbejderklassens fornemste Erhvervsorganisation, der af enhver Regering, uanset Partifarve, er anerkendt som alle øvrige Erhvervsorganisationer. De Samvirkende er, omend endnu kun med en alt for lille Repræsentation, repræsenteret i en lang Række Institutioner, der har til Opgave at gribe regulerende ind i Samfundslivet og Produktionen: Vareforsyningsraad, Priskontrolraad, Brændselsnævn, Kornnævn, Uldnævn, Medicinalnævn o. s. v. Alt sammen noget der er til Gavn ikke blot for de Samvirkendes Medlemmer, men ogsaa for os. Det er derfor, som vi tidligere har skrevet, for os ogsaa et Spørgsmaal, om vi nok vil være med til at nyde de Goder, der er Resultat af D. s. F.'s Virksomhed, men holde os tilbage, naar Omkostningerne skal udredes, thi selvfølgelig koster Arbejdet paa disse Felter Penge. D. s. F. er ligeledes beskæftiget med en Undersøgelse af Pristalsberegningens Rigtighed, hvad ogsaa har vor store Interesse og vil faa Betydning for os.

Hvad angaar Faren for at blive tvunget ud i Konflikter, oplyste Foredragsholderen for det første, at Sympatistrejke vel kan forlanges af D. s. F.'s Forretningsudvalg, men der kan ikke iværksættes Arbejdsstandsning uden at det paa-gældende Forbund selv har givet Tilslutning dertil med $\frac{3}{4}$ Majoritet paa en kompetent Forsamling; for det andet maa man erindre, at Erfaringerne fra andre Tjenestemandorganisationer ikke tyder paa nogen Risiko i denne Henseende, idet ingen af dem saavidt vides har været i Sympatistrejke.

Det ordinære Kontingent til D. s. F. er 1,42 Kr. pr. Medlem pr. Aar, hvortil for Tiden kommer et Ekstrakontingent paa 5 Øre pr. Uge, saaledes at det samlede Kontingent i Øjeblikket er 4,12 Kr. pr. Aar. M. H. t. eventuelle Konfliktbidrag har dette i de 49 Aar, D. s. F. har eksisteret, kun andraget 4 Kr. pr. Aar i Gen-

nemsnit, og det maa her erindres, at vor Organisation i mere end et Tilfælde har bevilget Bidrag til igangværende eller truende Konflikter, saa heri kan intet afskrækkende være.

En stor Del af den gunstige Udvikling for Tjenestemændene er at føre tilbage paa De samvirkende Fagforbunds Virksomhed. Hvis man ikke derfra havde haft Magt til at skabe Arbejderne større Indflydelse, vilde Tjenestemandorganisationerne heller ikke have været i Stand til at trænge igennem overfor Embedsmændene. Det er derfor klart, at hvis D. s. F.'s Magt skulde blive brudt, vil dette ogsaa give Bagslag for de fastlønnede. Da D. s. F. f. Eks. i Foraaret 1946 var i Stand til at skaffe Forbedringer udover Pristallet, fik alle udenforstaaende samme Forhøjelse; de snyltede sig til Resultatet.

Som et Eksempel paa Samlingstankens Udvikling nævnte H. Rasmussen Metalarbejderkartellet. Heri er nu ikke blot alle Metalarbejdere samlet; de indenfor Jernindustrien beskæftigede Snedkere er ogsaa tilsluttet, og man venter Tilslutning af Skibstømmerne og Elektrikerne; men derfor staar de alligevel alle sammen i de Samvirkende. Han sagde i denne Forbindelse, at D. S. og M. F. med sit store Medlemstal og sin økonomiske Soliditet vel nok kunde staa selvstændig uden for D. s. F., men det faldt ingen ind at svigte Sammenholdet. Det har nemlig vist sig baade for det store Arbejdsmandsforbund med sine 250 000 Medlemmer og for Smedeforbundet, at der har været Sager, den enkelte Org. ikke kunde løse, men maatte ty til de Samvirkende, som saa har været i Stand til at skaffe en Løsning.

I sit Foredrag sagde H. Rasmussen ogsaa, at der heller ikke er Tvivl om, at den stærke Blok, D. s. F. udgør indenfor det danske Samfund, har været stærkt medvirkende til, at vi selv under Besættelsen fik Lov til at have vort Organisationsliv i nogenlunde Fred.

Det var Arbejdernes Samhørighedsfølelse, der i sin Tid fik dem til at samle sig, og det er den, der giver sig Udslag i, at enhver, som forstaar Betydningen af at være tilsluttet sin Fagforening, ogsaa let forstaar, at hans Fagforening ligeledes har sin Plads indenfor den centrale faglige Landsorganisation.

Enhver, som vil give sig Tid til i dyb Alvor og Ansvarsbevidsthed at overveje dette Spørgsmaal, og det bør alle vore Medlemmer

gøre, maa uvægerligt komme til det Resultat, at vore Interesser i et og alt falder sammen med øvrige organiserede Arbejdes. Det er uomtvisteligt, at mangt og meget af det, vi gennem Aarene har opnaaet, har sin Rod i D. s. F.'s Virke. Ved at slutte op i Rækken af de 600 000 Medlemmer i denne store Organisation faar vi vore egne Interesser plejet, dersom vi beder om Assistance, og samtidig hjælper vi med til at støtte Arbejderbevægelsens Krav. Finske, svenske, norske, engelske, hollandske, belgiske, franske, svejtsiske og østrigske Lokomotivmænd er *alle* tilsluttet deres Landsorganisation; ogsaa de danske Lokomotivmænd bør være det. Vi henstiller derfor til hver og een: Virk for, at det Paalæg, vor sidste Kongres med saa stort Flertal gav Hovedbestyrelsen: snarest at bringe vor Tilslutning til D. s. F. i Orden paa tilfredsstillende Maade, kan efterkommes.

TJENESTETIDSKOMMISSION

Vore Læsere er gennem tidligere Meddelelser vidende om, at det af vor Organisation til Statsbanerne indsendte Forslag til Ændringer i Tjenestetidsreglerne har været oversendt til Finansministeriet, som imidlertid ikke mente, at der siden Revisionen i 1934/35 var sket Ting, der kunde motivere Ændringer i Reglerne.

Vi har ogsaa oplyst, at ikke blot vi, men flere af Organisationerne inden for C. O. I ikke mente, man burde slaa sig til Taals med Afslaget, men gøre et nyt Forsøg paa at komme paa Talefod med Finansministeriet, og dette er nu lykkedes. Ønsket om Nedsættelse af et Udvalg til Gennemgang af de generelle Tjenestetidsregler vil blive imødekommet. Vi vil forventelig i næste Nr. af Lokomotivtidende kunne give Meddelelse om dette Udvalgs Sammensætning.

ÆNDRINGER I SØRISIKOTILLÆGET

Tillægget afvikles.

Eftersom vore Farvande i stadig stigende Grad er blevet om ikke fuldstændig rensat for Miner saa dog minestrøget i de bestemte Sejlrunder i et saadant Omfang, at Minefaren er betydeligt reduceret, har der været rejst Spørgsmaal om Bortfald eller successiv Afvikling af

det for visse bestemte Tjenester ydede Søriskotillæg, der siden 1. Januar 1941 har udgjort $\frac{1}{800}$ af den maanedlige Grundløn + Alderstillæg pr. paabegyndt Time, hvor de Tjenestemænd, som har Ret til dette Tillæg, opholder sig om Bord uden for Havn. Omvendt har Centralorganisationerne under Hensyn til, at det ved den nye Tjenestemandsløvs indførte „Almindeligt pensionsgivende Løntillæg“ vil være at betragte som en Del af den faste Løn, krævet Søriskotillægget beregnet ikke blot af Grundløn og Alderstillæg som hidtil, men ogsaa af det alm. pensionsgivende Løntillæg.

Begge disse Spørgsmaal har af Finansministeriet været henvist til Drøftelse i det ang. de særlige Ydelser nedsatte Udvalg, og der foreligger nu et Resultat af dette Udvalgs Under søgelser og Overvejelser.

Det er kun et lille Antal af vor Organisations Medlemmer, som har Adgang til at kunne oppebære Søriskotillægget, men da der dels bliver Tale om en Forhøjelse med tilbagevirkende Kraft — og som Følge deraf om en Efterbetaling — og dels forestaar en Afvikling, bringer vi her en kort Redegørelse for den Del af Ændringerne, som har Betydning for de i Spørgsmaalet direkte interesserede Lokomotivmænd.

A

For Tidsrummet 1. April—31. December 1946 udgør Søriskotillægget 25 pCt. ($\frac{1}{800}$ pr. Time) af Grundløn + Alderstillæg + alm. pensionsgivende Løntillæg i samme Omfang og for samme Tjenester paa Søen som hidtil.

B

Fra 1. Januar—30. Juni 1947 nedsættes Søriskotillægget for Sejlads i de Sejlrunder, som benyttes af Statsbanernes i Gang værende Overfarter, til 10 pCt. ($\frac{1}{2000}$ pr. Time) af Grundløn + Alderstillæg + alm. pensg. Løntillæg.

C

Fra 1. Juli 1947 bortfalder Søriskotillægget.

Da der for Sejlads i visse andre Farvande gælder andre Regler, gør vi for at undgaa Misforstaaelser udtrykkeligt opmærksom paa, at de her givne Oplysninger kun omfatter de Forandringer, som har Betydning for vore i Spørgsmaalet interesserede Medlemmer.

VILDLEDENDE CIRKULÆRE i 1. DISTRIKT

Den 3. Januar d. A. har 1. Distrikts Maskintjeneste udsendt et Cirkulære Nr. 6631/46 af følgende Ordlyd:

„Paa dertil given Foranledning skal man bringe *Lyntogsinstruksens Afsnit D., Punkt 12*, i Erindring.

Saafremt der mod Forventning er Tvivl om Forstaaelsen af det nævnte Punkt, skal det bemærkes, at det selvfølgelig er det normale, at Lyntogs-Lokomotivføreren selv fremfører Lyntoget, og at Motorføreren, naar han under Kørslen ikke er optaget af særligt Arbejde saasom Pasning af Varmekedler eller Udbedring af Fejl ved Maskinerne, opholder sig i Førerrummet i Togets Bagende for at have Tilsyn med de derværende Motorer og elektriske Maskiner, medens han kun skal fremføre Lyntoget i det Omfang, det er nødvendigt bl. a. for at vedligeholde Øvelse og Strækningskendskab.“

Da der her maa foreligge en grov Misforstaaelse fra Distriktets Side — thi det maa vel være utænkeligt, at man vil sabotere den paa dette Omraade mellem Generaldirektoratet og Organisationens truffne Aftale — skynder vi os at oplyse, at det forlængst er fastslaaet, at Lyntogsassistentens normale Plads er i *forreste* Førerrum, ja under visse Forhold *skal* han være dèr.

Vi skal kort trække Linierne op i denne Sag:

Da Lyntogene i sin Tid var bestilt, rettede Organisationens en Henstilling til Generaldirektoratet om 2 Lokomotivmænd ved Fremførelsen af disse Tog, hvorved der fra vor Side naturligvis bl. a. ogsaa var tænkt paa det sikkerhedsmæssige.

Man imødekom ganske vist vor Henstilling, men da Lyntogene i 1935 blev sat i Drift, viste det sig til hele Lokomotivpersonalets Forbavselse, at man anordnede, at Lyntogsassistentens normale Plads var i bageste Førerrum. Der blev straks gjort Indsigelse fra Org.'s Side, men vor daværende Maskinchef holdt fast ved sin Mening. Efter hans Opfattelse var een Mand i forreste Førerrum bedre end to; i sidstnævnte Fald vilde de bare sludre med hinanden, hvilket kunde medføre, at Opmærksomheden blev afledt fra Udkiget. Det vil erindres, at samme Maskinchef ogsaa tog fejl paa andre Omraader vedr. Lokomotivtjenesten. Det var f. Eks. ham, som bestemt hævdede, at det sidste Damplokomotiv til D. S. B. var bygget.

Der indtraf imidlertid et Uheld, som bevirkede, at det blev bestemt, at Lyntogsassistenten

i usigtbart Vejr skal opholde sig paa forreste Førerplads for at assistere Lokomotivføreren ved Udkiget. Dette var ganske vist et Fremskridt hen mod Organisationens Ønske; vi var dog ikke fuldt tilfreds og rejste i Aug. 1936 paa Spørgsmaalet overfor Generaldirektoratet, som den 18. November 1936 i Skrivelse Journ. Nr. M. 8307/36 svarede saaledes:

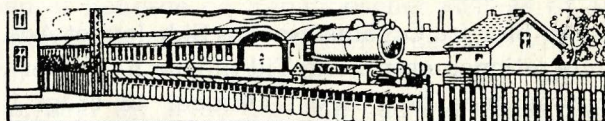
„I Anledning af Foreningens Skrivelse af 22. Aug. d. A. Nr. 2832 angaaende Lyntogenes Betjening skal man herved meddele, at man vil imødekomme Foreningens Ønske derved, at Instruksen for Motorfører II i Lyntogene ændres saaledes, at han tager Plads i forreste Førerrum i den Tid, der ikke for ham medgaar til periodisk Tilsyn, Arbejde ved Togets Maskineri eller andre tekniske Installationer samt nødvendig Assistance for Togpersonalet.“

I Tilslutning hertil udsendte 1. Distrikt den 9. December 1936 Cirkulære Ma. 3621/36 af følgende Ordlyd:

„I Tilslutning til Cirkulære af 14. Januar d. A. vedr. Motorfører II's Tjeneste i Lyntogene paalægges det herved Motorfører II i Lyntog at tage Plads i forreste Førerrum i den Tid, der ikke for ham medgaar til periodisk Tilsyn, Arbejde ved Togets Maskineri eller andre tekniske Installationer samt nødvendig Assistance for Togpersonalet.“

Det var hermed fastslaaet, hvor Lyntogsassistentens normale Plads er, og det forstod Personalet straks at rette sig efter. Der blev saa rejst Krav om et Sæde til Lyntogsassistenten, men det er en anden Historie. Sagen er ganske vist gaaet i Orden, men den tidligere Maskinchef naaede dog i 1937 at afslaa ogsaa dette Ønske.

Som her dokumenteret er det for over 10 Aar siden fastslaaet af Generaldirektoratet, at naar Lyntogsassistenten ikke er optaget af Arbejde andetsteds, skal han være i Togets forreste Førerrum, hvilket efter Lokomotivpersonalets Mening er saa naturligt, at man i det hele taget ikke forstaar, der har kunnet være Tvivl herom. Det maa derfor beklages, at 1. Distrikt ved Udsendelse af det i denne Artikels Indledning gengivne Cirkulære vildleder Personalet. Naturligvis staar Generaldirektoratets Afgørelse stadig ved Magt; Distriktet maa derfor omgaaende inddrage det her kritiserede Cirkulære.



SNEGLETEMPO

Ikke saa sjældent kommer der fra Medlemmer, som venter paa Afgørelse i en Sag, Udtalelser om, at det dog maa være muligt at gennemtvinge Afgørelsen; maaske er det Organisationen, der ikke er tilstrækkeligt interesseret i det paagældende Spørgsmaal. Man vil ikke tro os, naar vi siger, at det er Administrationen, der skal skældes ud paa og ikke Organisationen. Men det sidste er jo nu engang det letteste.

En af de Sager, hvorom vi har jævnlige Henvendelser, drejer sig om Klargøring af en Maskine, der dagligt kører Østerport—Lersøen—Hellerup—Lersøen—Østerport. Denne Sag blev rejst i November 1942, men vi har endnu ikke kunnet faa den afsluttet.

I en af Rangerturene paa Gb Depot skal der paa en bestemt Dag køres Togene 2912 — 2917 — 2918 — 2925 mellem de fornævnte Stationer. Saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder møder om Morgenen til Tog 2912 og har Fyraften efter Ankomsten med Tog 2925. Vi vil hermed sige, at det drejer sig om en Dag med udelukkende Togtjeneste. Ikke desto mindre kom man i 1942 i Tanker om at indføre den Nyordning, at Lokomotivføreren selv skal klargøre Maskinen, en Litra F; den Mand, der gør Tjeneste som Lokomotivfyrbøder og som tidligere smurte Maskinen op, kommer nu, naar der skal køres ud af Hus.

Den 17. Nov. 1942 gjorde vi Indsigelse mod denne Disposition. Efter nogen Korrespondance kom Sagen d. 3. Februar 1943 til Drøftelse med Generaldirektoratet, hvor det viste sig, at man havde troet, at det drejede sig om en tom Maskine, hvilket Organisationen imidlertid kunde oplyse beroede paa en Misforstaaelse, idet det endog drejede sig om ret store Tog.

Vi gengiver nogle Linier af Referatet over denne Drøftelse nemlig en Udtalelse af Generaldirektoratets Forhandlingsleder:

„Jeg har nærmest troet, at Maskinen normalt kørte tom fra Kk—Ler; efter at det nu er oplyst, at der virkelig er Tale om Kørsel med endda temmelig store Tog, og efter det øvrige under Forhandlingen fremførte, kunde der maaske være Anledning til paany at overveje Sagen, hvorefter vi kan vende tilbage til den.“

Der blev fra Organisationens Side levnet Administrationen en rimelig Tid til sine nye Overvejelser, men den blev i Oktober 43 bragt i

Erindring og er senere blevet det flere Gange. Hidtil dog uden andet Resultat, end at den Tilidsmand, som i 1942 rejste Sagen, hævder, at det er os, der ikke gør noget ved Sagen, hvilket saa afgjort er urigtigt.

Det skal indrømmes, at denne Sag set fra Administrationens Side ikke kan være nogen stor Sag, men kun en meget lille Sag. Vi skal heller ikke benægte, at Generaldirektoratets Embedsmænd i det sidste Aarstid har været stærkt belastet bl. a. som Følge af de Forandringer den nye Tjenestemandsløvs medfører, men at skulle vente i flere Aar paa Afgørelse i et saa lille Spørgsmaal har ingen Steder hjemme.

Det drejer sig om en Maskine, der fremfører ret store Tog i Dag som for 4 Aar siden. Vi bringer her nogle Tal fra een bestemt Mands Tur i Nov. og Dec. f. A.: 309 Tons, 108, 349, 320, 86, 218, 299, 189, 162, 330, 249, 289, 320, 192 og 340 Tons. Hvorfor der skulde gælde andre Regler for denne Maskines Klargøring end for andre Maskiners, er ikke let at indse, og selv om det er højst beklageligt at Generaldirektoratet har haft Sagen liggende saa lang Tid, maa vi dog hævde, at Kritiken i første Række skal rettes mod den eller dem i 1. Distrikt, der har fundet det opportunt at irritere Personalet ved en saa utidig Fedtethed, som den der her er Tale om.

FRA FAGFORENINGSFORMAND TIL
GENERALDIREKTØR

Det svenske Jernbaneforbunds afholdte Formand *John Lingman* er fra 1. Januar d. A. udnævnt til Generaldirektør for „Statens centrale Aftalenævn“ og har dermed forladt sin Plads som de svenske Jernbanemænds øverste Leder.

Lingman var i flere Aar Sekretær indenfor det svenske Jernbaneforbund og var derefter en kortere Periode Sekretær i de svenske Statstjenestemænds Centralorganisation, men han blev hentet tilbage for at overtage Formandshvervet i Jernbaneforbundet, hvor man nu beklager at skulle give Afkald paa hans værdifulde Arbejdskraft.

Hvor *John Lingman* end færdedes, har han steds vundet Venner. Man kan ligefrem ikke undgaa at komme til at holde af ham. De af vore Medlemmer, der deltog i Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres her i København for nogle faa Maaneder siden, og som ved den Lejlighed lærte *Lingman* at kende, vil alle sande denne Udtalelse.

„Signalen“ meddeler, at en større privat Virk-

somhed havde ønsket at knytte Lingmans Arbejds-kraft til sig og til en meget højere Løn end Fagforeningsmandens; men han afslog det. Da den svenske Stat fra og med dette Aars Begyndelse oprettede et Aftalenævn, hvorved maa forstaas en Art udvidet Mæglinginstitution, pressede man imidlertid paa Lingman for at faa ham til at paatage sig Posten som Generaldirektør og dermed overtage dette Nævns Administration og Virksomhed, hvilket han saa er gaaet ind paa.

Henning Leo, der i sin Tid var Sekretær i det svenske Lokomotivmandsforbund og derefter blev Trafikminister, har i mange Aar været Generaldirektør for Statens Bygningsvæsen. John Lingman bliver saaledes den anden svenske Generaldirektør, som er udgaaet fra Jernbanepersonalets Tillids-mænds Rækker. Vi ønsker til Lykke i det nye, betydningfulde Hverv.

NATIONALISERING AF DET ENGELSKE TRANSPORTVÆSEN

Englands Arbejderregering gaar med Kæmpeskridt fremad i sit omfattende Nationaliseringsprogram. Snart efter den store socialdemokratiske Valgsejr i 1945 blev den verdenskendte „Englands Bank“ overtaget af Staten; det er godt 1. Aar siden. Den 1. Januar i Aar gik 1700 engelske Kulminer over i Statens Eje. Nu er det Transportvæsenet, der staar for Tur, idet det er Hensigten, at dette i sin Helhed skal koordineres, og at Driften af Jernbaner, Landevejstrafik og meget andet skal overgaa til Staten ved næste Aarsskifte. Desuden er man allerede begyndt at tilrettelægge en Nationalisering af Elektricitetsværkerne.

Det er kæmpemæssige Problemer og Værdier til enorme Summer, der her er Tale om. For Overtagelsen af Kulminerne betalte den engelske Stat over 3 Milliarder danske Kr. i Erstatninger til de tidligere Ejere, og det er karakteristisk for den sædvanligt saa højt priste private Drift i Modsætning til den almindeligvis kritiserede Statsdrift, at der fra alle Sider synes at være Enighed om, at mange af Minerne er saa gammeldags i Indretning og Drift, at de ikke længere var deres Opgave voksen. Man var derfor allerede ved Statsovertagelsen paa det rene med, at udover selve Erstatningsbeløbene er store Summer nødvendige til paa-krævede Moderniseringer.

Da de danske Transportorganisationer som bekendt i Fjor har henledt Regeringens og Of-

fentlighedens Opmærksomhed paa det samfundsnyttige i at faa hele Trafikvæsenet ind under en fælles Overledelse og i den Forbindelse har peget ikke blot paa Jernbane- og Rutebiltrafiken, men tillige paa den indenrigske Skibsfart og Lufttrafiken, er det engelske Nationaliseringssspørgsmaal af aktuel Interesse ogsaa for os, idet man som nævnt vil overtage Jernbanerne med deres Hoteller (de store Selskaber har nemlig egne Hoteller) og enkelte Luft-ruter, Londons Trafikselskab, Landevejstransporten, Kanalskibsfarten og Havne.

Norsk Lokomotivmands Tidende bringer en Del Enkeltheder herom; vi benytter nogle af disse i det følgende.

Der findes i England ialt 60 Jernbaneselskaber, men Trafiken domineres af 5 store Selskaber, hvoraf det ene driver den londonske Lokaltrafik.

Der skal overtages 84 000 Kilometer Jernbaner regnet efter Enkeltspor, 600 000 Jernbanevogne og Lokomotiver, 450 000 Rutebiler, 2639 km Kanaler, hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ forud ejes af Banerne, 67 kommunale eller private Sporvejs-selskaber samt Mængder af Havneanlæg, Skibe, Lægtare til Kanaltransporterne o. s. v. Alene for Jernbanerne og Kanaltransporten med hvad dertil hører, regner man med en Erstatningssum paa over 20 Milliarder danske Kroner.

Hele dette store Trafikapparat skal ledes af en af Regeringen nedsat Transportkommission med en Hovedledelse paa 5 Mand. Desuden bliver der raadgivende Institutioner baade for Landets samlede Trafikvæsen og for visse bestemte lokale Omraader. Der skal oprettes 5 særlige Direktorat: 1) Jernbanedirektoratet, 2) Havne- og Kanaldirektoratet, 3) Vejtransportdirektoratet, 4) Londons Passagertrafikdirektorat og 5) Hoteldirektoratet. Disse skal, som Navnene angiver, overtage Ansvaret for og Kontrollen med alt, hvad der vedrører Jernbanevæsenet, henholdsvis Havne- og Kanaltrafiken, Lastbiltrafik og Passagerrutebiltrafik i faste Ruter, Londons Lokaltrafik og endelig Spisevogne, Jernbanernes Hoteller, Jernbanerestauranter og andre Virksomheder paa Banegaardene f. Eks. Frisørforretningerne.

Naar man erindrer sig, at alene Overtagelsen af Banerne og Kanalvæsenet anslaaes til at ville koste mere end 20 Milliarder Kr., vil det forstaas, at man kommer endnu langt højere op, naar alt, hvad der skal gaa ind under Sta-

ten, bliver endeligt vurderet. Fra Regeringens Side er man desuden klar over, at der bliver Tale om Moderniseringer og videre Udbygning af mangt og meget. Den øverste Transportkommission skal derfor være bemyndiget til at udstede for 5 Milliarder Kr. nye Aktier samt optage Statslaan paa 500 Millioner Kr. til Udvikling af Transportmidlerne.

Udover de i denne Artikel omtalte Nationaliseringer staar ogsaa Statsovertagelse af Staalindustrien og Tekstilindustrien paa den engelske Regerings Program. Det er som alt sagt kæmpemæssige Opgaver. Alverdens Arbejdere følger da ogsaa denne Udvikling og Resultaterne deraf med spændt Opmærksomhed.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Misforstaaelse i 2. Distrikt.

2. Distrikt har i et Cirkulære, der er udsendt den 6. Januar i Aar, givet Instruks for, hvilken Togvægt MO- og MP-Vogne samt flere andre Litra maa køre med, naar kun den ene Motor er tjenstdygtig. I Cirkulæret staar blandt andet: „Motorføreren skal derfor straks underrette nærmeste Station“ o. s. v.

Hvad mon dette skal betyde? Alle de i Cirkulæret nævnte Litra skal da fremføres af Lokomotivførere. Mon Distriktet skulde have glemt det, eller gør man Forsøg paa at degradere os? Der kom snart efter den nye Lønningslov Rettelser til Ordre P med de nye Titler paa Overmaskining., Sektionsing., Signalform. m. v., saa skulde man tro, at det ogsaa blev husket, at vi nu er Lokomotivførere. Det er Tjenestepligt at foretage de fornødne Rettelser i sin Tjenestekøreplan, ja, jeg har hørt Rygter om en Auditørsag, fordi en Lokf. havde glemt at rette et Par Tog og derved kom til at begaa en Fejl. Saa maa Distriktet vel ogsaa kunne naa at faa rettet sine forskellige Notater, saa man anvender de rigtige Stillingsbetegnelser. Eller hvad mener Redaktøren.

Det er selvfølgelig uheldigt, at man i Distriktet ikke har erindret, at det er Lokomotivførere, man henvender sig til i det nævnte Cirkulære; men dersom Indsenderen grundigt havde gennemlæst de af Gdt. i September 46 udsendte Rettelser til Ordre Serie P, som han ogsaa taler om, vilde han have bemærket, at man ikke dér er stort bedre. Paa den d. 28. September 46 nytrykte Side 17^{II} staar fremdeles, at naar der er to Motorf. i et Tog, skal den med størst Anciennitet som Mtf. I fremføre Toget. Det kunde jo nok have været ændret ved samme Lejlighed. Man har tilsyneladende ikke hæftet sig saa meget ved Lokomotivmændene. Men det kommer vel senere.

Red.

Indmeldelse? Ja!

Igen appellerer vor Organisations Ledelse efter Opfordring af et overvældende Flertal paa sidste Kongres til Medlemmerne af D. L. F. om Indmeldelse i De samv. Fagforbund; og denne Gang skal det lykkes at faa denne Sag bragt i Orden paa en saadan Maade, at danske Lokomotivmænd kan staa med ranke Rygge overfor Alverdens øvrige sammensluttede Arbejdere.

Danske Lokomotivmænd kan simpelthen ikke være bekendt vedblivende at være nydende, at snyde sig til Frufterne af De samv. Fagforbunds Arbejde og Resultater.

At D. s. F. under Besættelsen og Tiden derefter har hindret en fuldstændig Nedsabling af danske Arbejders og Tjenestemænds Kaar er uigendrivelig.

Naar Arbejdere og Tjenestemænd i Dag staar relativt godt, skyldes det D. s. F. og dets mange Organer, hvoraf her kun skal nævnes Arbejderbevægelsens Erhvervsraad, Det kooperative Fællesforbund, Arbejdernes Oplysningsforbund samt de internationale Forbindelser.

Et Faktum er ligeledes, at vore Lønninger er baseret paa de almindelige Arbejder-Lønningers Højde.

At D. s. F. ogsaa har et stort Lod i Vægtskaalen for at bremse Prisstigninger, maa man heller ikke være blind for.

Naar hele den politiske Udvikling herhjemme er, som den er, saa er der for Arbejderne, hvortil jeg henregner Tjenestemændene, ikke andet eller andre at haabe paa Støtte og Hjælp fra end D. s. F. Mon der er mange, der tror paa, at Knud Kristensen, selv ved et Nyvalg, kan blive afløst af en socialdemokratisk Statsminister i Spidsen for et slagkraftigt Arbejderministerium? Nej, den bedste og eneste Garanti for Fremme af Arbejdernes Interesser gaar gennem D. s. F.

At politisk Standpunkt skulde være nogen Hindring for Tilslutning er det rene Vaas og det burde snart være kommet dertil, at alle Arbejdere stod sammen, enige om Maalet; men ogsaa enige om Vejen til Maalet.

Selv om du, Kollega, før har stemt imod Indmeldelse i D. s. F. og ment, at du havde Motiveringen i Orden herfor, gør saa alligevel lige modsat nu og giv din Tilslutning for Indmeldelse, — vær med til at give danske Lokomotivmænd og deres Repræsentanter den Støtte og Hjælp — og Anseelse — Tilslutning til øvrige Arbejdere vil være.

Oh menige Medlemmer! Tænk ogsaa over, at naar to gamle Rotter og velskolede Organisationsmænd som Soph. Jensen og Emil Kuhn gaar ind for Indmeldelse med varm Begejstring — saa er det det rigtige; de har dog bedst Forstand paa de Dele, de har ikke bestilt andet i mange Aar end paa alle Maader at dygtiggøre sig i Organisationsarbejdet.

Derfor, tænk nøje over Sagerne og stem „Ja“!

J. A. Juultoft, Lokf., Aarhus.

AFSTEMNINGEN

Efter at der nu har været afholdt Møder Landet over eller i hvert Fald bliver det en af de nærmeste Dage, staar Afstemningen for Døren. Det er fastsat, at denne skal foregaa paa den Maade, at der omkring Midten af Februar udsendes Stemmemalet, 1 Stemmeseddel og 1 Konvolut til hvert Medlem. Materialet sendes for Hovedafdelingernes Vedkommende til Afdelingsformanden; for Underafdelingerne sendes det til den lokale Repræsentant. Der sendes kun et Antal svarende til Afdelingens, henholdsvis Underafdelingens Medlemstal.

Afdelingsformanden — Underafdelingsrepræsentanten — tilstiller hvert Medlem 1 Stemmeseddel og 1 Konvolut. Naar Medlemmet har udfyldt sin Stemmeseddel, lægges denne i Konvolutten, der lukkes og tilstilles Afdelingsformanden, henholdsvis Underafdelingsrepræsentanten, som ved Afstemningsfristens Udløb sender de modtagne Stemmekonvolutter til Forningens Kontor.

Vi henstiller til alle Medlemmer at deltage i Afstemningen, saa den bliver et fuldgyldigt Udtryk for Medlemmernes Synspunkt. Helst skulde den udvise tæt op mod 100 pCt.s Stemmedeltagelse.

Betænk Tidens Alvor. Stem alle *ja* til det paa Stemmesedlen stillede Spørgsmaal.

PRIVATBANEFUNKTIONÆRERNE I I. T. F.

Fra Internationalt Transportarbejder Forbund forelaa i November f. A. Forespørgsel om vor Stilling til, at Privatbanefunktionærernes Forbund i Danmark optoges i I. T. F., hvilket de ønskede. Da vi straks meddelte, at vi hilste dette med Glæde, og de øvrige danske Org. sikkert har taget samme Standpunkt, kan det forventes, at Sagen snart gaar i Orden. Hermed føjes endnu et Led i den internationale Solidaritets Kæde.

Lokomotivførernes Sangforening, Gb.,

afholder aarlig Generalforsamling Tirsdag d. 25. Februar Kl. 14,00 paa „Slotsgaarden“, Frederiksberg Have, Pileallé 14 A. Kl. 17,00 Spisning med Damer, derefter Bal. Couvert 7,00 Kr. Listen slutter den 22. Pensionister bedes ringe Rødovre 1332.

Bestyrelsen.

Svenske Uniformer til Ungarn og svenske Træhuse til Holland.

Tre Repræsentanter for Ungarns Jernbaneforbund var i December f. A. i Stockholm for at søge at skaffe Vinterfodtøj og -beklædning til ungarske Jernbanemænd. Ved det svenske Jernbaneforbunds Formidling kom Ungarerne i Forbindelse med Forsvarsministeriet og fik i Løbet af kort Tid 6000 Par Militærstøvler, 6000 Par Militærbukser og 6000 Militærfrakker Model 1939 stillet til Raadighed for en ganske ringe Pris, nemlig 4 Kr. pr. Par Støvler og 4 Kr. pr. Sæt Bukser og Frakker. Det er brugte Ting, men alt er repareret, saa det er helt og brugbart. Paa den Maade faar 6000 ungarske Jernbanemænd en relativ god Vinterbeklædning for et Beløb af 48 000 svenske Kr. Den lave Pris er at anse som en Hjælp ogsaa fra den svenske Regering. Under Hensyn til, at Forholdene i Holland nu er væsentlig bedret, har Svensk Jernbaneforbund desuden faaet Ret til at disponere over 15 000 Kr. af det i sin Tid til hollandske Jernbanemænd indsamlede Beløb, saa disse Penge nu kan anvendes til Hjælp til Jernbanepersonalet i Ungarn.

Ogsaa de hollandske Jernbanemænd har henvendt sig til Sverige om Hjælp. Men det drejer sig om Boliger. Netop i disse Dage fører en Delegation fra Hollandsk Jernbaneforbund Forhandlinger med svenske Myndigheder om Mulighederne for Fremskaffelse af svenske Træhuse til en Del af de mange husvilde hollandske Jernbanemænd. Om Resultatet heraf kan intet forudsiges, men forhaabentlig faar vore hollandske Venner Held med deres Bestræbelser.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Fra 1. Maj d. A. fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer: Pensioneret Regnskabsfører Chr. Schmidt og Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.

Som Suppleanter: Pensioneret Rangerformand I. S. Juhl og Kontorassistent Frk. G. Fischer.

Som Revisor: Trafikkontrolør C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som Revisorsuppleant: Fuldmægtig C. A. Kofoed, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar under Adresse: Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.



Resultatet af Lodtrækning.

Ved de københavnske Afdelingers Juletræsfest den 10. Januar blev følgende Numre udtrukket:

2196 — 987 — 2027 — 30 — 2100 — 588 — 1500 —
1769 — 2963 — 2097 — 2082 — 2124 — 2319 — 202 —
2646 — 2544 — 966.

Gevinsterne kan afhentes hos E. Greve Petersen, Sigerstedgade 7, 3., V. Tlf. Eva 7316. — Gevinster, som ikke er afhentet senest den 15. Februar d. A., tilfalder Foreningen.

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg.

Film.

Søndag den 16. Februar Kl. 12,30 afholder Oplysningsudvalgene i Afd. 2, 3 og 45 en Filmsdag i D. S. B.s Kino paa Hovedbanegaarden.

„Iranfilmen“ og „Metroen i Moskva“ er Hovedfilmene, men der vil tillige blive fremvist to russiske Ugejournaler, som blandt andet viser elektriske Kæmpelokomotiver samt Ruslands største Godstogslokomotiv.

„Iranfilmen“ er optaget af Firmaet Kampmann og Saxild, som er berømt for deres Ingeniørarbejde i Iran. „Metroen i Moskva“ handler om Undergrundsbanen og dens berømte Marmorstationer. Denne Film er optaget af 99 engelske Pressefotografer.

Fremvisningen begynder præcis, den varer ca. 1½ Time. Billetprisen bliver cirka 75 Øre. Da der ikke maa finde Billetsalg Sted ved Indgangen, maa enhver købe Billet hos Afdelingsbestyrelserne. Alle Lokomotivmænd med Familie indbydes.

Oplysningsudvalgene.

JUBILÆUM

Lokomotivfører P. A. Jensen, Kornerups Vænge 6, Roskilde, fejrer den 10. Februar 40 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jensen har lagt hele sin Lokomotivmandsgerning i 1. Distrikt. Han var Lokomotivfyrbøder i Slagelse, hvorfra han forfremmedes til Lokomotivfører i Orehoved, men søgte Roskilde, hvor han nu føler sig hjemme.

Jensen har altid været stærkt interesseret i vor Organisation, hvilket har resulteret i, at forskellige Tillidshverv har været ham betroet saasom Medlem af Hovedbestyrelsen, Afdelingsformand og flere andre Hverv.

Afdeling 5 ønsker Lykke og Held paa Dagen med Tak for godt Kammeratskab i Haab om, at du helt maa genvinde dit Helbred, saa du endnu en Aarrække kan virke iblandt os, og være medvirkende til, at vi Lokomotivmænd kommer til at indtage den Plads i Rækkerne, som med Rette tilkommer os.

C. A.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes venligst.
E. Meng, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af min 40 Aars Jubilæumsdag d. 11. Februar frabedes.

Lokfører M. Jakobsen, Viborg.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum den 12. Februar frabedes.

J. Rylev, Lokfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.

Lokfører Th. Adamsen, Slagelse.

Taksigelse.

Maa det være mig tilladt gennem Dansk Lokomotiv Tidende at sige Tak for den gode og kærlige Gave, som jeg dels allerede havde modtaget og dels af Afdelingsformand Th. Frandsen, Gb, et Par Dage før Jul fik Meddelelse om.

Jeg beder Overingeniør Sørensen samt alle Lokomotivførere og Motorførere i København om paa denne Maade at modtage min Tak; nu kan jeg faa et Ophold paa Gigtsanatoriet i Skælskør.

Tak allesammen!
Hans Carlsen, pens. Motorfører.



Hovedbestyrelsen.

Hovedkassererens Adresse rettes til: Ny Carlsbergvej 19, 2. th., Kbhvn. V.

Hovedbestyrelsesmedlem C. L. Knudsens Telefonnummer rettes til Øbro 6914.

Begge disse Rettelser bedes ogsaa foretaget i Lommebogen Side 67.

Lokomotivførerafdelingerne:

Næstved: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. J. Løschenkohl, „Rugvængehus“ 1, th.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. H. Harholt, Farimagsvej 64.

Lunderskov: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. V. Jørgensen, Bakken, Lunderskov.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Helsingør: Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. R. V. Andersen, Allégade 17.

Padborg: Kassererens Adresse ændres til: Nørregade 79 I.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse ændres til: S. Dueholm, Exnersgade 77, 2.

Kassererens Navn og Adresse ændres til: H. T. Poulsen, Grundtvigsallé 95.

SYGEKASSEVALG

Vi har tidligere omtalt, at de fire anerkendte Jernbaneorganisationer i Fællesskab har opstillet Kandidatliste til det forestaaende Valg af Bestyrelse for Statsbanepersonalets Sygekasse. Det var Organisationernes Haab, at man derved kunde gennemføre „Fredsvæg", saaledes som det tidligere har været Tilfældet, og hvorved hele det store Apparat med skriftlig Afstemning undgaas.

Nogle Værkstedarbejdere i Aarhus har imidlertid uden om deres Organisation opstillet en Særliste og har derved nødvendiggjort skriftlig Afstemning blandt alle Sygekassens ubemidlede Interessenter.

Sygekassens Bestyrelsen har i den Anledning udsendt følgende Meddelelse:

Det meddeles herved, at der til Valget af de 10 Bestyrelsesmedlemmer til Statsbanepersonalets Sygekasse for Perioden 1. April 1947—31. Marts 1951, der skal vælges af de *ubemidlede* Interessenter, er indkommet følgende Kandidatlistener:

LISTE A.

Til Bestyrelsen:

1. Haandværker E. J. Danielsen, Cvk., København.
2. Overmatros V. E. Hansen, Korsør.
3. Kobbersmed C. Chr. Holm, Cvk., Aarhus.
4. Banebetjent N. A. Jensen, Aarhus.
5. Banebetjent S. Jørgensen, Næstved.
6. Trafikassistent C. A. A. Larsen, København.
7. Overportør P. Madsen, Nyborg.
8. Lokomotivfører Frode Nielsen, København.
9. Stationsmester Th. Pedersen, Lyngbyvej.
10. Togbetjent J. P. Pedersen, Aarhus.

Som Suppleanter:

1. Suppleant for den under 1) anførte: Haandværker O. D. Johansen, Nyborg.
1. " " " " 2) " Vognopsynsmand H. C. Nielsen, København.
2. " " " " 2) " Maskinpasser A. C. Eriksen, Langaa.
1. " " " " 3) " Remisearbejder J. C. Christensen, Aarhus.
1. " " " " 4) " Banebetjent J. V. A. Thorn, Brande.
2. " " " " 4) " Signalformand M. C. Jensen, Tønder.
1. " " " " 5) " Banenæstformand H. V. Johansen, København.
2. " " " " 5) " Banearbejder A. V. Grøhn, Østerport.

1. Suppleant for den under 6) anførte: Kontorassistent Frk. D. Lauritsen, Handelsafdelingen.
2. " " " " 6) " Trafikassistent M. S. Lyngesen, Godsbanegaarden.
1. " " " " 7) " Stationsmester N. S. Sørensen, Faarhus.
2. " " " " 7) " Stationsbetjent P. Pedersen, Struer.
1. " " " " 8) " Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.
2. " " " " 8) " Lokomotivfører V. Bundgaard, Aarhus.
1. " " " " 9) " Banebetjent Fr. Bøtchiær, Odense.
2. " " " " 9) " Overportør J. K. Jensen, København.
1. " " " " 10) " Jernbanepakmester C. M. Albrechtsen, København.
2. " " " " 10) " Jernbanepakmester E. K. A. Jensen, København.

LISTE B.

Som Medlem af Bestyrelsen:

Haandværker C. P. M. Pedersen, Cvk., Aarhus.

Meddelelse herom samt Stemmesedler vil blive udsendt fra Sygekassens Kontor. Det er ikke ubetinget nødvendigt at anvende de af Sygekassen udsendte Blanketter, men Stemmesedler skal for at være gyldige i hvert Fald være udfyldt i Overensstemmelse med Valgreglerne, d. v. s., saaledes at Navnene paa de Kandidater, vedkommende vil stemme paa, skal være opført, eventuelt — hvis man ønsker at give een Kandidat flere Stemmer — Navnet paa denne Kandidat gentaget eller Ordet „samme“ anvendt lige saa ofte. Endvidere er det nødvendigt at kræve Sygekasse-Medlemsnummeret paaført Stemmesedlen som Betingelse for dennes Gyldighed.

Stemmesedlen skal være Sygekassens Kontor i Hænde *senest* den 1. Marts d. A.

Til den Gruppe paa 2 Bestyrelsesmedlemmer, der skal vælges af de *bemidlede* Interessenter, var der ved Fristens Udløb kun indkommet een Kandidatliste med 2 Kandidater til Bestyrelsen og 3 som Suppleanter. Der bliver derfor intet Valg i denne Gruppe, for hvilken følgende herefter i Perioden 1. April 1947—31. Marts 1951 er Bestyrelsesmedlemmer:

Auditør K. B. Hansen,
Overtrafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København,
medens følgende er Suppleanter saaledes:

1. Lokomotivfører Soph. Jensen, Fredericia.
2. Trafikkontrolør O. M. Malchau, Aarhus.
3. Stationsforstander J. Duus, Tølløse.



Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1.—1.—47:

pens. Lokomotivfører:

- A. Halse, „Elite“, Dyrehaven, Nyborg.
 P. N. Larsen, Torvegade 143, Esbjerg.
 E. P. J. Nissen, Ansgarsvej 22, Fredericia.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Falster	Jyl.-Fyn	
20242	20167	Olaf-Hansen, Erik: Gaa til Modstand.
20243	20204	Danske i tyske Koncentrationslejre. Under Redaktion af Johannes Fosmark.
20244	20195	Bernadotte, Folke: Sidste Akt.
20245		Gaffin, Robert: Har Belgiens Konge svigtet?
20246	20197	Prille, Pol: Den store Skandale.
20247	20196	Munk, Kaj: Sidste Digte.
20248	20198	Steeman, S. A.: Morderen bor i Nr. 21.

København



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**



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

Randers

STABIL Vestergade 56 . Telefon 2214
 Nye og brugte *Radio og Cykler*
 Første Klasses Reparationsværksted

SVEND AAGE BENDIXEN . Torvegade 1 . Telefon 1582
 Ure . Briller . Guld . Sølv
 bedst og billigst i Randers

Søren Sørensens SKOTØJ
 er bedst og billigst Vestergade 11

Kød- og Paalægsforretningen,
 Telf. 3721, Vestergade 24. **Kaj Henningsen**

MØBLER saa **DEN HØJE BUTIK**
 ved Alfred Pedersen
 Kirkegade 16 . Telefon 792

LEDIG

Slagelse

Viggo Stenbæk

Boghandelen med de mange Bøger
 Gl. Torv 6 . Slagelse . Telf. 15 og 72

Richard Winther . Slagelse
Alt i Manufaktur

Slagelse Dampmølle Akts.
 Slagelse — Telf. 120

DANA MEL

Garver J. Hachenberger

LÆDERHANDEL

. **Beredning af Skind . Opkøb af Huder og Skind .**
 Telefon 71 — SLAGELSE — Skovsøgade 21

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.