



NO 3

Marts 1947

47. Aargang

DET DAARLIGE BRÆNDELSEL

Vinteren er faret haardt hen over Danmark og har skabt en Brændselssituation, som vi næppe tidligere har oplevet. Tusinder af danske Hjem har prøvet, hvad det vil sige at fryse, og der har ikke været synderlig Forskel paa, om man kun har haft den gode gamle Kakkelovn eller den mere moderne Centralvarme. Mange Faktorer har spillet ind og været Aarsag til Misèren, bl. a. den meget fugtige Sommer, vi havde sidste Aar, hvor saa meget udmærket indenlandsk Brændsel i Form af Tørv blev ødelagt; Minearbejderstrejken i Amerika gjorde ikke Forholdene bedre, og dertil kommer, at Vinterens Strenghed har besværliggjort Transportmulighederne fra Tyskland og Polen, saa alt synes at have sammenrottet sig om at skabe de flest mulige Vanskeligheder med Hensyn til Landets Forsyning med Brændsel.

For Gasværkerne har det betydet, at de har maattet gaa til en meget skrap Gasrationering, rent bortset fra at Koksproduktionen har været ret minimal i Forhold til det normale, og for Industrien gælder, at den ogsaa har været ude for meget store Vanskeligheder i det daglige Arbejde, og her gør det sig ogsaa gældende, at Arbejderne har maattet udføre deres Arbejde i kolde og uhyggelige Arbejdsrum, der ikke ligefrem fremelsker Arbejdsglæden.

For Statsbanerne har der ogsaa været mange Vanskeligheder at kæmpe med; det er ikke videre morsomt at skulle udsende en meget stærkt nedskaaret Køreplan, der ikke tilnærmelsesvis dækker det Trafikbehov, der er til Stede, men naar Kultilførslerne svigter, er der ingen Vej udenom. Var det saa endda ordentlige Kul, der kom frem, men det „Negerstøv“, vi faar fra Amerika, er ikke alene meget dyrt,

men ogsaa meget udrøjt og meget vanskeligt at arbejde med.

Dette maa Lokomotivpersonalet i høj Grad sande, thi det er en næsten haabløs Opgave at fremføre Togene, og det er adskillige Klager, der fremkommer over de store Forsinkelser, men Publikum skulde blot have lidt mere Indsigt i Lokomotivmændenes Arbejde, saa vilde alle Klager forstumme; thi det er et Slid uden Lige — i det hele taget at faa Togene over Vejen; et Slid, som baade Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen maa deltage i. Vi har altid heddet „de sorte“, et Navn, vi er stolte ved at bære, men det kan ogsaa blive for „sort“, og naar man i denne Tid ser Lokomotivets Mænd efter endt Tur, da vil man tydelig faa Indtrykket af, at det er Negre, der har været ude at køre med „Negerstøv“.

Under normale Forhold vilde saadanne Kul overhovedet ikke blive modtaget, men nu skal man endda sige Tak til, thi det er enten „Negerstøv“ eller intet.

Herved er altsaa intet at gøre, men Statsbanerne burde honorere Personalet for det store Merarbejde, disse Kul giver Anledning til, rent bortset fra, at disse Kul foraarsager, at alt Undertøj svines til i en saadan Grad, at det slides meget hurtigere op end normalt.

Vi har for 1 Aar siden tilsendt Generaldirektoratet Anmodning om en Godtgørelse for Kørslen med dette ringe Brændsel. Man maa for vor Skyld gerne kalde det et Vederlag for Merarbejde eller Smudstillæg, eller hvad man vil, blot synes vi, det vilde være rimeligt at yde en Godtgørelse, og vi haaber, at Spørgsmaalet maa faa en forstaaende og velvillig Behandling i Generaldirektoratet.

KØRELÆRERHONORARERNE

Da der her i Bladet for November f. A. redegjordes for, hvad man i det saakaldte Motorudvalg var enedes om m. H. t. Godtgørelse til Kørelærere i Motortjenesten, blev det samtidigt meddelt, at den i bemeldte Udvalg truffe Aftale skulde godkendes af Generaldirektora-tet, inden Ordningen kunde træde i Kraft.

Denne Godkendelse foreligger nu. Fra det Tidspunkt i Efteraaret 1945, hvor man atter paa-begyndte Motoruddannelsen, vil Kørelærerne i Motortjenesten faa de aftalte Honorarer: 15 Kr. for Indøvelseskørslen før Skoleuddannelsen og 12 Kr. for Attestkørslen efter bestaaet Motor-eksamen paa Jernbaneskolen. Desuden ydes til den ved selve „Eksamenskørslen“ medvirkende Censor 3 Kr. pr. Dag samt Timepenge i Stedet for Kørepenge. — De Kørelærere, som ikke alle-rede har indsendt Regninger for Uddannelser i det nævnte Tidsrum, bør snarest gøre dette.

Sideløbende med Arbejdet for Fastsættelsen af disse Honorarer vedr. Motortjenesten har Or-ganisationen bestræbt sig for en Forbedring af de Honorarer, der ydes Kørelærerne i Damp-tjenesten for Uddannelse af Lokomotivfyrbøder-aspiranter. Medens adskillige andre Honorarer gennem Aarene er forhøjet med 30—35 pCt., har dette Honorar været uændret siden dets Indførelse for 16—17 Aar siden. Ogsaa paa dette Omraade er der nu opnaaet et positivt Re-sultat, nemlig en Forhøjelse paa 30 pCt. og med Gyldighed fra 1. Oktober 1946. For alle efter 1. Oktober f. A. udstedte Attester for Lokomotiv-fyrbøderaspiranter er Kørelærerhonoraret 65 Kroner.

Med dette sidste er der fra Organisatio-nens Side endnu ikke fuld Tilfredshed. Vi har ment, at Forholdene — bl. a. den Kendsgerning, at Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiran-terne nu er langt mere byrdefuld end tidligere og stiller større Krav til Kørelæreren — burde motivere et endnu højere Kørelærerhonorar, nemlig 75 Kr. Forhaabentlig krones ogsaa dette med Held. Herom vil vi forventelig kunne give nærmere Meddelelse i næste Nummer af Bladet.



PRISTALLET

I den nye Tjenestemandsløvslov er i Bestemmel-serne om Reguleringstillæget fastsat, at for hver 6 Points, Pristallet bevæger sig over 286 eller under 291, ændres Reguleringstillæget med 1 Portion.

Pr. Januar 1946 var Pristallet fastsat til 290 og faldt ind under det i Loven fastsatte Interval 286—291. Pristallet skulde saaledes kun stige med 2 Points til 292 for at medføre en Stigning i Reguleringstillæget, medens det skulde falde med 4 Points, for at Tillæget reduceredes med 1 Portion. Juli-Pristallet var ganske vist gaaet ned til 288, men der kom ny Stigning, og ved den af Statistisk Departement pr. Januar 1947 foretagne Beregning af Husholdningsbudgettet er Detailpristallet fastsat til 292, dette medfører automatisk, at Reguleringstillæget stiger med 1 Portion til 21 Portioner.

De Lønninger, der med Grundløn, Alderstil-læg og alm. pensionsgivende Tillæg ligger mellem 1500 Kr. og 4499 Kr., faar et Tillæg paa 120 Kr. aarligt. Det næste Løntrin i Skalaen (4500—5999), d. v. s. 11. Lkl. med 1 og 2 Alders-tillæg, faar 132 Kr. mere pr. Aar; 7 Lkl., hvor vi ogsaa har enkelte Medlemmer, faar paa Slut-lønningen en Forbedring paa 144 Kr. Alle disse Forhøjelser gælder gifte; ugifte faar $\frac{2}{3}$ deraf.

Stigningen i Detailpristallet fremkommer ved en Forhøjelse af Husholdningsbudgettet paa 76 Kr. siden Juli 1946, hvilket altsaa om-regnet i Points betyder en Stigning til 292.

REVISION AF TJENESTETIDS-REGLERNE

Som bekendt behandlede den ekstraord. Kongres i 1946 et Forslag om Revision af vore Tjenestetids-regler, og Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

Det blev derefter fremsendt baade til Central-organisation I og til Statsbanerne. Vi ved ogsaa, at C. O. I overfor Finansministeriet fremsatte An-modning om Nedsættelse af en Kommission til Be-handling af Reglerne, men fik pure Afslag. Det var derfor ikke underligt, at vor Organisation mod-tog et lignende Afslag fra Statsbanerne, eftersom de havde fremsendt vor Henvendelse til Finansmi-nisteriet og bedt om en Udtalelse.

C. O. I gav imidlertid ikke op, men fremsendte en fornyet og nærmere motiveret Anmodning til Fi-nansministeriet, og der er nu kommet Meddelelse om, at man er sindet at nedsætte en Kommission

til Gennemgang af de generelle Tjenestetidsregler.

Udvalget skal bestaa af Repræsentanter for Finansministeriet, Direktoratet for Sygekassevæsenet, Generaldirektoratet for Statsbanerne, Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, Departementet for Told- og Forbrugsafgifter samt Centralorganisationerne I og II og Danske Statsemedsmænds Samraad.

Finansministeriet har udpeget Afdelingschef Ulrik Andersen og Kontorchef H. Engmann til henholdsvis Formand for og Medlem af Udvalget samt anmodet Administrationer og Organisationer om at udpege deres Repræsentanter.

Hvor meget, der vil komme ud af Udvalgets Arbejde, er det selvsagt ikke til at spaa det allermindste om, men at Tjenestetidsreglerne trænger til en Modernisering, kan forhaabentlig alle være enige om. Samtlige Statens Tjenestemænd vil derfor med Spænding følge, hvad Resultat Udvalget vil komme til.

UDVIDET FORHANDLINGSRET

Spørgsmaalet om udvidet Forhandlingsret, der som bekendt blev nedlagt i den nye Tjenestemandslov af 1946, betyder i Virkeligheden mere Indseende med de af Staten drevne Virksomheder. Nu er Tanken som saadan ikke af ny Oprindelse. Man har vist Lov at sige, at det naturlige Idégrundlag, som Lønarbejdernes Organisationer blev bygget op paa, nemlig i første Række at varetage og beskytte sine Medlemmers Interesse paa det økonomiske Omraade, ogsaa i sig selv maatte indeholde Idéen om mere Indflydelse paa Bedriften. Ser man paa den historiske Udvikling fra Organisationernes Opstaaen til nu, vil man jo ogsaa se, at Kravene fra at omfatte det rent økonomiske efterhaanden er udvidet til at omfatte Omraader, der staar i Forbindelse med de mange Former, hvorunder det daglige Arbejde udføres. Det var for saa vidt naturligt, at Organisationernes Arbejde i første Række gik ud paa at forbedre Kaarene økonomisk. Mangfoldige Lønarbejdere levede jo, selv for en relativ kort Tid siden, under usle Kaar, saa usle, at man nu har vanskeligt ved at forstaa, at det ikke er længere siden. Det kan vel ikke bestrides, at Organisationerne til Dels har løst denne Opgave at skabe mere menneskeværdige Kaar, ofte under stærk Modstand og store Ofre samt ved et ubrydeligt Sammenhold, et Sammenhold, der er Lønarbejdernes Organisationers Adelsmærke. Om ikke altid Resultaterne stod Maal med de bragte Ofre, ja det er vel naturligt, thi de Mænd, der stod i Spidsen for Organisationerne, var i Almindelighed Realiteternes Mænd, der til Tider fandt det betimeligt at bøje af og tage det, der for nærværende var muligt. Erfaringerne gennem Tiden har ogsaa vist, at de Mænd, der tog Ansvaret for denne eller hin Beslutning, som Regel

ogsaa har opnaaet Godkendelse af deres Handlinger. Det er i denne Forbindelse nødvendig at pege paa, at vore Organisationer er bygget op paa frie demokratiske Principper, dog med den Tilføjelse, at den enkelte maa bøje sig for Helhedens Vel. Som nævnt er Spørgsmaalet ikke nyt, men har eksisteret i mange Aar, blot holdt noget tilbage for mere fundamentale Krav. Den store omfattende og efterhaanden indflydelsesrige Bevægelse, som Organisationerne har udviklet sig til, maa dog ikke glemme det Idégrundlag, hvorpaa den blev skabt, og her er vi ved Sagens Kerne. Nu maa man ikke forledes til at tro, at Indførelse af udvidet Forhandlingsret ved Statsbanerne straks vil give straalende Resultater for alle os, der under den ene eller anden Form har valgt Arbejdet her som vor Levevej. Det vilde være at nære alt for overdrevne Forventninger, men i selve Tanken er der vidtgaaende Perspektiver, der ved en klog og fornuftig Udformning ogsaa vilde give Resultater til Gavn for den store Stab af Medarbejdere ved Statsbanerne.

Det er vel heller ikke unaturligt, at den økonomiske Udvikling fører dette Spørgsmaal frem, tværtimod, med den stadig voksende Indflydelse, vi igennem Organisationerne forlanger at faa, vil vi uvægerlig naa til det Tidspunkt, hvor Administrationens Mænd stiller Organisationernes Ledelser overfor, at disse maa tage et vist Medansvar overfor eventuelle vidtgaaende økonomiske eller tekniske Dispositioner. Her maa man ogsaa holde sig for Øje, at Statens Virksomheder ikke helt og fuldt bliver drevet som privatkapitalistiske Virksomheder. Selvfølgelig maa de Mænd, der skal repræsentere Organisationernes Medlemsstab, være Mænd med Udsyn, Viden og grundigt Kendskab til det praktiske Arbejde, som det former sig ude i Marken, men der er absolut ingen Tvivl om, at de Mænd findes, der er i Stand til at tolke deres Tanker paa behørig Maade. Som ovenfor nævnt vil den Omstændighed, at Statens Virksomheder ikke drives som de rent privatkapitalistiske, vel i nogen Grad ogsaa gøre sit til, at Samarbejdet med Administrationens øverste Mænd skulde blive mere gnidningsløst, ganske simpelt ud fra den menneskelige Betragtning, at Maalet ikke er det størst mulige Udbytte til en Flok navnløse Aktionærer, men Hensyntagen til de manges berettigede Interesser. Derfor ligger Opgaven foran os, og vi maa være rede til at løse den i Pagt med Tiden samt i Overensstemmelse med vore Traditioner, og sidst, men ikke mindst, i Ærbødighed og Respekt for de af vore Kammerater, der fra Begyndelsen byggede vore Organisationer op og dristigt viste Vejen frem.

Ser vi til vore skandinaviske Broderlande, kan vi konstatere, at Jernbaneorganisationerne der har faaet indført Organer, der, uanset forskellige Navne, i Realiteten betyder udvidet Forhandlingsret.

Herhjemme har De samvirkende Fagforbund faaet Tilsagn fra Arbejdsgiverforeningen om, at Spørgsmaalet i nær Fremtid skal tages op til Drøftelse, og det vil være naturligt, at de private Arbejderorganisationer og Tjenestemændenes Organisationer plejede Samraad samt indhentede Oplysninger og Erfaringer hos hinanden. Tiden efter Besættelsen har maaske paa flere Omraader været en Skuffelse for mange, men trods alt er der vist i det danske Folk som Helhed Enighed om, at hver den, der udfører et ærligt Stykke Arbejde, ogsaa skal have en ærlig og redelig Behandling.

S. Suneson.

URAFSTEMNINGSRÉSULTATET

Urafstemningen om, hvorvidt der i den kommende Kongres' Dagsorden skal optages et Forslag om vor Organisations Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, er nu afsluttet. Der udsendtes til Tilidsmændene (Afdelingsformænd henholdsvis Underafdelingsrepræsentanter) ialt 1845 Stemmesedler med tilhørende Kuverter, svarende til Medlemstallet den 1. Februar 1947. Heraf er 1580 Stemmesedler modtaget retur inden Stemmeoptællingen. Dette er 85,63 pCt. af det udsendte Materiale; desuden er modtaget en tom Kuvert. Efter Stemmeoptællingen er yderligere modtaget 16 Stemmesedler, som ikke er medtaget i nedenanførte Opgørelse. — 265 Medlemmer har saaledes enten slet ikke eller ikke rettidigt indsendt Stemmeseddel.

De indkomne Stemmesedler fordeler sig saaledes:

956 Nej.
608 Ja.
12 Blanke.
4 Ugyldige.
<u>1 580.</u>

Indenfor de enkelte Kategorier fordeler Stemmerne sig saaledes:

	Antal	Nej	Ja	Stemmer ialt
Lokomotivførere*)	1 337	688	439	1 127
Motorførere	55	30	15	45
Lokomotivfyrbødere	453	234	154	388
Ubekendte**)		4		4
	<u>1 845</u>	<u>956</u>	<u>608</u>	<u>1 564</u>
Blanke og ugyldige				<u>16</u>
				<u>1 580</u>

Det Forslag, der stemtes om, vil herefter ikke komme med i Dagsordenen for dette Aars Kongres.

*) herunder Lyntogsass., der er Medl. af Lokfald. i Hgl. og Ar.

**) Stemmekuverter, hvis Afsendersted ikke har kunnet konstateres.

UDBETALING AF ASPIRANTLØNNINGER

Hidtil har vore Lokomotivfyrbøderaspiranter faaet deres Løn udbetalt ugevis, medens alle øvrige Aspiranter ved Statsbanerne faar den udbetalt maanedsviis.

For at faa ensartede Udbetalingsregler, fremsatte Generaldirektoratet Forslag om, at ogsaa Lokomotivfyrbøderaspiranterne fik deres Løn udbetalt maanedsviis.

Efter Drøftelse med D.S. & M.F. enedes man om, at Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og vor Organisation behandlede Sagen og forsøgte at faa den løst paa den bedst mulige Maade, idet der principielt ikke var meget at indvende mod Generaldirektoratets Forslag, men der maatte findes en Ordning, saa Overgangen fra Uge- til Maanedsløn blev saa lempelig som mulig og ikke slog for meget i Stykker, ikke mindst for de gifte Aspiranter.

Ved en Forhandling i Generaldirektoratet, hvor man gennemgik alle de Forhold, der kunde spille ind, blev det tiltraadt, at Aspiranterne fra 1. Marts overgaar til Maanedsløn, men faar visse Lempelser i Overgangstiden, og vi har fra Generaldirektoratet modtaget følgende Bekræftelse paa det, man ved Forhandlingen var enedes om:

„I Overensstemmelse med den her i Generaldirektoratet den 14. f. M. truffene Aftale meddeles herved, at man har foranlediget, at Lønningsanvisningen til Lokomotivfyrbøderaspiranter fra og med Marts Maaned 1947 ændres fra at ske ugevis bagud til at finde Sted maanedsviis bagud i Lighed med, hvad der er Forholdet for Statsbanernes øvrige Aspiranter, for hvem Lønningsanvisning sker fra Generaldirektoratet.

For at lempeliggøre Overgangen vil der — naar de paagældende fremsætter udtrykkelig Ønske herom — af vedkommendes Tjenestested efter den 15. i Maaneden mod Afgivelse af behørig Kvittering kunne ydes et midlertidigt Lønningsforskud saaledes:

Marts	Maaned 1947	1/2	Maanedsløn
April	—	1/3	—
Maj	—	1/4	—

De i Henhold til foranstaaende ydede Forskud vil være at tilbagebetale fuldt ud ved den nærmest efter Forskudsdagen følgende Lønningsdag.“

Denne Ordning er altsaa gældende for de nuværende Aspiranter, mens alle fremtidig antagne Aspiranter vil straks fra Tiltrædelsen faa deres Løn udbetalt maanedsviis.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Baglænskørsel.

Selv om Hedebyen ligger langt ude, skulde man derfor ikke mene, at man ikke regnede med de Lokomotivmænd, der kører i Tur 48.

Dette faar man imidlertid Indtryk af i Herning, hvor man nu i 6 Aar har kørt Baglænskørsel fra Brunkulslejerne i Troldhede til Herning i al Slags Vejr Sommer og Vinter.

I 2. Distrikt har man ikke villet imødekomme vore stadige Henvendelser om at faa denne Torturkørsel ændret.

Millioner af Tons Brunkul har vi kørt bort fra Troldhede til Gavn for hele den danske Befolkning. Statsbanerne har her haft meget store Indtægter ved Transporten af disse Kul.

Vi beklager, at Distriktet ikke kan gaa med til saa lille en Bekostning som at anlægge en Trekant i Troldhede, saa Maskinerne kan vende og køre retvendt til Herning.

Distriktet mener ikke, det kan ofre 37 000 Kr. paa denne Trekant; men det kan laves meget billigt, det drejer sig kun om et Kurvespor, 2 Sporskifter og nogle Sveller, saa er det hele i Orden.

Saa sent som først i Februar har Afdelingen henvendt sig i Distriktet for at opnaa Lettelse i Tur 48, men fik Afslag; samtidig anmodede vi om at maatte køre til Struer for at dreje Maskinerne, saa vi var fritaget for Baglænskørsel paa den ca. 10 Timers lange Arbejdsdag i Kulde, Kulstøv og Sandstorm og over en Strækning paa 23 km plus 13 km fra Brunkulslejerne til Troldhede.

Vort Helbred har lidt meget under denne Form for Kørsel; de fleste i Turen har paadraget sig Gigt og Iskias og kan ikke vedblive med denne Kørsel.

Vi retter derfor paany en Henvendelse til de Mænd, der har Ansvar for denne Kørsel, om snarest muligt at skride til Handling med en bedre Tur, dersom man ikke vil se Lokomotivmænd i Tur 48 ende som skrøbelige Skabninger.

E. Sivertsen.

Lokomotivpersonalets Sundhedstilstand.

I D. L. T. Januar 1947 havde Bladet optrykt en Artikel fra Aarhus Stifttidende, der omtalte Lokomotivpersonalets store Sygelighed, og hvoraf det fremgaar, at D. S. B.'s Ledelse mener, at nogle sygemeldte burde have vist mere Standhaftighed. Udover, at man nævner Personalets Tryk fra Krigen, er der ingen Omtale af, hvad man kan gøre for at nedsætte denne Sygelighed. Her vil jeg gerne pege paa et Punkt, som har sin store Andel i Lokomotivpersonalets Helbredstilstand, og det er Motorvognenes daarlige Tilstand. Jeg skal her omtale Forholdet ved Randers Mdt., men Utilfredsheden er sikkert til Stede ogsaa ved andre Depoter. Vi har i Randers stationeret Motorvogne af følgende Litra: MP, ML, MR, MQ, der alle er i den Tilstand, at de er direkte sundhedsnedbrydende. Naar man skal tilbringe 10 à 12 Timer paa en Motorvogn, hvor

Endedøre og Vinduer er saa utætte, at Vinden piber ind til os under Kørslen, og Gulvene omkring Kontroller og Trykluftledninger er saa utætte, at man kan se Ballasten; paa nogle Vogne mangler Skørt omkring Kontroller, og for ML-Vognenes Vedkommende er der ingen Radiator i Førerrum I; Resultatet udebliver heller ikke; naar man spørger til Kollegers Befindende, er Svaret altid: Daarligt, Blærebetændelse, Gigt, Maveforkølelse og andre Lidelser, som alle stammer fra Vognenes daarlige Tilstand; dertil kommer de „Humre“, som bydes Personalet paa forskellige Depoter til Hvileværelse, daarligt renholdte, snavsede Tæpper, hvori man er udsat for alle mulige Infektionssygdomme. De omtalte Tilstande er bleven paatalt overfor Depot og Distrikt, som godt kan se, at det er galt, og der er Gang paa Gang lovet os Forbedring af Forholdet, men der sker ikke noget, og imedens nedbrydes Personalets Helbredstilstand endnu mere. Utilfredsheden blandt de Lokførere, som kører i Motortur, er nu bleven saa stor, at de ved det kommende Turvalg vil søge over i Damptur for om muligt at redde lidt af Helbredet. Det er altsaa ikke Personalets manglende Standhaftighed, der er Aarsag til Sygeligheden, men Materialets daarlige Forfatning og at Ledelsen synes at savne Vilje til at faa disse Ting bragt i Orden.

Hvis Ledelsen vilde gøre noget for at fjerne nævnte Fejl, vilde Sygdomsprocenten sikkert ikke være saa stor; dette til Gavn for D. S. B. og til Glæde for Personalet. *Vald. Jensen.*

Efter Artiklen at dømme skulde der paa det beskrevne Omraade være meget at rette. Det er os derfor en Glæde allerede nu at kunne meddele, at Distriktet har givet Tilsagn om, at de forskellige paapegede Mangler vil blive afhjulpet.

Red.

MINEARBEJDERSTREJKEN I U. S. A.

Minearbejdernes Strejke i U. S. A. havde omfattende Virkninger langt omkring, ogsaa her i Europa. I sit sidste Medlemsblad gør de amerikanske samvirkende Fagforbund derfor Rede for de faktiske Forhold ved Strejkens Opstaaen.

Den 22. Maj 1946 overtog Regeringen efter en Strejke, der havde varet 59 Dage, de fleste Kulminer i U. S. A. og indsatte som Administrator en Befuldmægtiget ved Navn Julius A. Krug. Denne afsluttede den 29. Maj en Overenskomst med Minearbejdernes Fører, John Lewis, efter hvilken Minearbejderne opnaaede visse Lønforhøjelser samt en Ordning, der gik ud paa, at for hver Ton Kul, der blev bragt op af Minen, skulde Minearbejdernes Velfærdsfond have fem Cents.

Dette Velfærdsfonds Midler gaar til at yde Hjælp under Sygdom, betale Hospitalsophold og deslige, og det er klart, at med U. S. A.'s store Kulproduktion er det ikke Smaasummer, det drejer sig om. Selvfølgelig var dette et godt Resultat, men Mine-

ejerne havde ikke mistet Kontrollen over Minerne og tilegnede sig stadig en stor Del af Profitten, ligesom de mente, at den Omstændighed, at Regeringen paa en Maade havde overtaget Minerne, betød Arbejdsro.

De Lønforhøjelser, Minearbejderne havde faaet, blev kort efter bortelimineret af nogle voldsomme Prisstigninger, og da der i Aftalen mellem Krug og Lewis var indført en Passus om, at Overenskomsten kunde opsiges med 10 Dages Varsel, sendte Lewis den 21. Oktober Opsigelsesvarsel og anmodede om en Forhandling, hvor man vilde klage over, at Overenskomsten ikke var blevet overholdt, samt stille Krav om yderligere Forbedringer. Regeringen tog straks det Standpunkt, at Overenskomsten ikke kunde siges op, saa længe Regeringen havde overtaget Minerne, det med 10 Dages Varsel gjaldt kun, naar Mineejerne igen overtog Minerne helt og fuldt, og Krug, der som sagt var Regeringens Befuldmægtigede, henstillede, at man tilstod hinanden en Forhandlingsfrist paa 60 Dage for at komme til Forstaelse.

Minearbejderne stod imidlertid fast ved deres Opfattelse, der lød: „Uden Overenskomst intet Arbejde“, og Lewis dikterede sine Medlemmer ud i Strejke. Regeringen indankede som bekendt Sagen for Retten, og efter en Underrettsdom, der gik Lewis imod, blev Sagen indanket for U. S. A.'s øverste Domstol. Minearbejderne vendte dog tilbage til Minerne paa de gamle Betingelser, og nu afventer man Højesterets Afgørelse. Hvorvidt Minearbejderne faar Ret, vil Tiden vise, men de støtter deres Opfattelse paa Staternes Grundlov, der siger noget lignende som, at ingen kan tvinge nogen til at arbejde paa Betingelser, de finder utilfredsstillende, og de henviser til to Love vedtaget henholdsvis 1914 og 1932, der netop omhandler saadanne Tilfælde.

Som man vil se, er Strejkens Aarsag altsaa ikke blot et Spørgsmaal om Løn- og Arbejdsvilkaar, men ogsaa et Spørgsmaal om Arbejdernes Aktionsret. Lewis, der uden Tvivl er en meget stærk Mand i den amerikanske Fagbevægelse, definerer det saaledes: „Vor Arbejdskraft er det eneste Aktiv, vi ejer, og vi maa forlange, at kollektive Overenskomster overholdes, ligesom vi finder, at Strejken er det eneste Middel, vi har, hvorfor vi ogsaa bruger det, naar vore Rettigheder ikke respekteres“.

At Minearbejde er et haardt og farefuldt Job kan ikke bestrides; det kan i den Forbindelse oplyses, at i Aarene fra 1935 til 1945 blev der under Arbejdet dræbt 12 900 Mænd i de amerikanske Kulminer. I Øjeblikket giver Minerne stort Overskud, og det er naturligt, at de Mænd, der udfører det daglige Arbejde, ogsaa har Krav paa en rimelig Betaling.

S. Suneson.

ENKELTAKSELDREVET LOKOMOTIV BYGGET 1908

I Tyskland og andre Lande er der som gentagne Gange omtalt i Dansk Lokomotiv Tidende prøvet Damplokomotiver med Enkeltakseldrev. Det kan være interessant at vende Blikket tilbage til et Lokomotiv, der sandsynligvis repræsenterer det første af den Art.

Den engelske Mittelland-Bane var ved Aarhundredets Begyndelse interesseret i enkeltakseldrevne Lokomotiver og lod i 1908 paa Banens Værksted i Derby bygge et enkeltakseldrevet 1 C 1-Lokomotiv efter Tegninger af Banens Generaldirektør Sir Cecil Paget. Maskinen havde fire indvendige, vandret liggende Dampcylindre, hvoraf to var anbragt mellem første og anden, og to mellem anden og tredje Drivaksel. I hver Cylinder var der to modsat læbende Stempler. Kraftdampen tilførtes Cylindrene gennem en Indstrømningskanal i Cylindrenes Midte, og Udstrømningen foregik ved Slagets Ende gennem en Slidse i Cylindervæggen, det var saaledes en Slags Jævnstrømsmaskine (Dampmotor). Dampfordelingen udførtes af en Ventilstyring. Cylindrenes Diameter var 457 mm, medens Slaglængden kun var paa det ualmindelig lille Maal: 305 mm. Den forreste og den bageste Drivaksel havde to Krumtappe, den midterste Drivaksel havde fire Krumtappe. Den i Cylindrene udviklede Kraft paa-virkede henholdsvis den midterste og den forreste og den midterste og den bageste Drivaksel. Drivhjulenes Diameter var 1626 mm. For at faa Plads mellem Akslerne til Drivværket maatte Drivhjulenes Akselafstand holdes paa 2,642 m; af samme Grund sad Rammen udenfor Hjulene.

Kedlen med et Damptryk paa 12,5 kg/cm² var af den sædvanlige Type. Lokomotivets Tjenestevægt var 75 t. Paa Prøveture opnaaede Lokomotivet en Hastighed af 132 km/T, men det kom aldrig i planmæssig Drift, da der klæbde forskellige Mangler ved det — ikke saa meget ved dets konstruktive Opbygning som ved de enkelte Deles Ufuldkommenhed.

GASTURBINENS UDVIKLING

Efter „Vikingen“ ved F. Spøer.

Blandt de mange britiske tekniske Fremskridt under Krigen er faa saa bemærkelsesværdige som Gasturbinens Fremkomst. En Flyvemaskine kan, naar den er forsynet med denne Jævntryksmaskine, opnaa Hastigheder, der er langt større end dem, der er naaet med Flyvemaskiner med Stempelmaskiner og Luftsruer. Sejren for Gasturbinen i Forbindelse med Straalefremdrivning kan siges at være fastslaaet ved den Lejlighed, da en Gloster Meteor Kampmaskine med to Rolls-Royce Derwent Gasturbiner satte ny Verdensrekord paa 970 km/T. over en maalt Strækning ved Herne Bay Kent. Ingen Flyvemaskine med Stempelmaskine har endnu naaet over 800 km/T. i vandret Flyvning. Derwent Gasturbinen er den kraftigste Maskinenhed,

der er i Seriefremstilling og regulær Tjeneste, idet den udvikler et Tryk paa 1814 kg ved en Hastighed paa 14 600 O/M. For Flyvning over den maalte Strækning i lav Højde var den fulde Kraft ikke nødvendig eller ønskelig, og man satte Ydelsen ned til et Tryk paa 1633 kg. Med en Vægt paa kun 770 kg er Gasturbinens Dimensioner 1,09 m i Diameter og Længden 2,25 m. Trykkraften kan kun sammenlignes med Hestekraften under givne Forudsætninger. Ved en Hastighed paa 500 km/T. svarer 0,45 kg Tryk til 1 HK. Ved en Hastighed paa 970 km/T. udviklede hver Derwent-Maskine en Kraft svarende til 5818 HK. Ved store Hastigheder og store Højder er den termiske Virkningsgrad bedst, dels fordi den lave Lufttemperatur er gunstig for Kompressorens Virkningsgrad, og dels fordi Stødvirkningen af den Luft, der bliver slynget ind i Indsugningen, ogsaa hjælper til.

Den simple, aabne Gasturbine bestaaende af en Kompressor og en Turbine med stort Omdrejningstal er ikke nogen ny Idé, og skønt den særlig egner sig til Fremdrivning af Flyvemaskiner, er Brugen af den ikke indskrænket til Flyvemaskiner. Større Enheder vil eventuelt blive anvendt paa andre Omraader. Der findes allerede saadanne, og Enheder til Marinebrug er under Konstruktion. Fremskridt paa disse Omraader kan ventes relativt hurtigt.

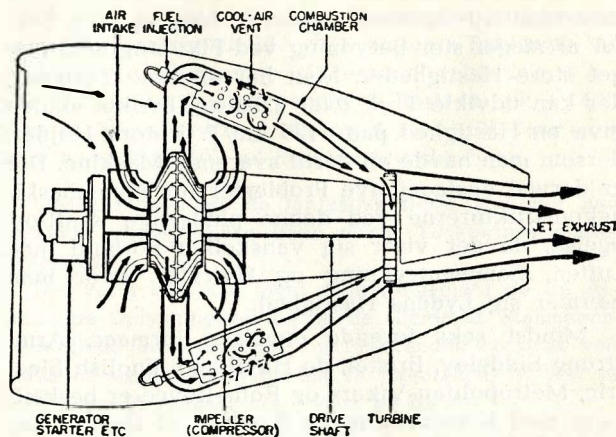
Overgangen fra frem- og tilbagegaaende til roterende Enheder til Fremdrivning af Flyvemaskiner skyldes Air Commodore Frank Whittle, RAF, som begyndte sine Eksperimenter i 1928 og søgte sit første Patent i 1930. Hans første Turbine bestod sine Prøver i 1937. To andre fulgte efter, og der blev foretaget mange vellykkede Flyvninger med et Gloster Monoplan i 1941, efter hvilke alle Enkeltheder og en Prøvemaskine blev sendt til Amerika til Prøve og Fremstilling i Henhold til Lease-Lend Overenskomsten.

En Gas-Turbine-Kompressor Enhed er meget simplere i Konstruktion og Fremstilling end den ortodokse mangecylindrede firetakts Stempelmaskine. Den er mindre, den vejer kun ca. en Trediedel og har af enkelte Dele kun ca. en Trediedel. Den fordrer ikke noget Kølesystem, og den har kun to eller tre Hovedlejer og ingen Smøring mellem Slidflader. Radiatorer og Oliekølere er blevet overflødige. Den arbejder fuldstændigt vibrationsfrit, hvorved Installationsproblemerne er reduceret betydeligt.

Til Straalefremdrivningen frembringer Kompressor-Turbinen en Straale af Luft og Forbrændingsgasser, der har en Hastighed, som er større end Lydens, og ved hvis Reaktion Flyvemaskinen drives frem. Alternativt kan Turbinen indrettes til at afgive mekanisk Kraft til Akslen og gennem et Gear drive en almindelig Luftpropel. I Skibe, paa Jernbaner eller som stationære kan de indrettes til at trække en Propel, Drivhjul eller en Dynamo.

Strengt taget er naturligvis alle Flyvemaskiner straalefremdrevne. I det ene Tilfælde bliver en stor Mængde Luft trykket langsomt bagud af en Luft-

propel med en Diameter paa $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{4}$ m, medens efter det nye Turbine-straale-Princip en mindre Mængde Luft bliver trykket bagud med en stor Hastighed i Form af en Straale med en Diameter paa 0,3 m.



Luft afgives af Kompressoren til Forbrændingskamrene, hvor Brændstof indsprøjtes. Den brændende Gas-Luftblanding ekspanderer gennem Turbinen (som trækker Kompressoren) og gaar ud som en Straale med stor Hastighed.

Diagrammet illustrerer den simpleste Form paa en Gasturbine til et straalefremdrevet Luftfartøj. En Centrifugalkompressor med stor Hastighed tager Luft ind fra Forsiden og trykker den ind i en Række Forbrændingskamre, der ligger aksialt rundt om Akslen. Ind i den komprimerede Luft sprøjtes Brændstof, som brænder kontinuerligt paa en noget lignende Maade som en Blæselampe. Der sker ikke nogen adskilte Eksplosioner som i en Stempelmotor. Paa Grund af den ved Forbrændingen frigjorte Varme ekspanderer den luftfortyndede Blanding, idet den baner sig Vej mod den eneste Udgangs Mundingsringen, hvor Turbinehullet sidder. Ved Stødet mod Skovlene faar denne hurtige Luftstrøm Turbinehullet til at rotere og afgiver mekanisk Kraft til Akslen. Da Turbinen og Kompressoren er koblet sammen paa Hovedakslen, driver Turbinen Kompressoren og sikrer derved en kontinuerlig Lufttilgang til at vedligeholde Forbrændingen. Agten for Turbinen gaar Gas/Luftblandingen ud gennem et Mundstykke som en Straale med stor Hastighed. Den Kraft, der er nødvendig for at give Luftstrømmen dens Hastighed, fremkalder en Reaktion af samme Slags som et aksialt Tryk paa Flyvemaskinen. Denne Reaktion er Fremdrivningskraften.

Gasturbinen roterer med meget store Hastigheder som f. Eks. 7500—16000 O/M. Den startes med en elektrisk Startmotor. Virkningen frembringes af den Luftmasse, der passerer Aggregatet, Kompressionsforholdet og Luftstrømmens Acceleration. Da Aggregatet arbejder kontinuerligt ved et relativt lille, konstant Tryk (d. v. s. der er ikke skiftende Tryk som i en Stempelmotor), kan Forbrændingskamrene udføres af en let, svejst Pladekonstruktion.

Foruden den simple Form med en Centrifugal-kompressor og en Turbine med et enkelt Trin, er

der andre Projekter, der ser lovende ud. De omfatter Kompressorer og Turbiner med flere Trin. Disse Konstruktioner skal bruges til Udvikling af meget store Hestekræfter og har den Fordel, at Aggregatets Diameter kan holdes lille. Herved kan Luftmodstanden reduceres betydeligt, hvilket er en Faktor af meget stor Betydning ved Flyvning med meget store Hastigheder. Man har allerede Turbiner, der kan udvikle Tryk over 2268 kg, hvilket skulde give en Hastighed paa 1120 km/T. i store Højder, dersom man havde en dertil svarende Maskine. Der er derved opstaaet nye Problemer for Flyvemaskinekonstruktorerne ved denne pludselige Kraftforøgelse, da der viser sig vanskelige Forhold med Luften, Sammentrykning og Hvirvler, hvor man nærmer sig Lydens Hastighed.

Mindst seks førende engelske Firmaer, Armstrong Siddeley, Bristol, de Havilland, English Electric, Metropolitan-Vickers og Rolls-Royce er beskæftiget med Konstruktion og Bygning af Gasturbiner af forskellige Typer for enten Straale-, Luftskrue- eller kombineret Straale-/Luftskrue-Fremdrivning, afhængig af de forskellige Formaal.

Nødvendigheden af at forbruge uhyre Kvantiteter Brændstof med en stor Forbrændingshastighed i meget smaa Rum rejste et alvorligt Problem. Delene skulde have en lille Vægt, være paalidelige i Drift og have en passende Levetid. Erfaringer med normale Forbrændingsmetoder havde ingen Værdi. — Messrs. Joseph Lucas, Birmingham, paatog sig at konstruere Forbrændingssystemet og gennemførte en videnskabelig Undersøgelse af Brændselsforstøvning, Luftstrømning, Fordelingen og den mekaniske Konstruktion. Nu er Forbrændingshastigheden betydelig større end til at begynde med. En Idé kan man faa om Fremskridtene ved at sammenligne Ydelserne af de første Turbiner og de nyeste. Vægten af Forbrændingskamre etc. er blevet reduceret fra 25 pCt. til 20 pCt. af den samlede Maskinvægt. Den forbrændte Mængde Brændstof er forøget fra otte Gange til seksten Gange Vægten af Forbrændingsrummene, og for hvert Kilogram af den samlede Maskinvægt er Trykket blevet forøget fra ca. 1,8 kg til 3,2 kg.

Britiske Metallurgister er bestandig beskæftiget med Undersøgelser gaaende ud paa at fremstille Legeringer til Turbinehjul og -blade, som kan modstaa de mekaniske Paavirkninger ved de høje Omdrejningstal sammen med den høje Temperatur af Gassen. Store Fremskridt er allerede gjort, og Anstrengelser har givet som Resultat Legeringer med stor Styrke, som kan modstaa de høje Arbejdstemperaturer, saa den termiske Virkningsgrad er blevet forbedret, Levetiden forlænget og Flyvemaskinens Virkningsradius forøget. Speciallegeringer fremstillet af Firmaerne William Jessop og Henry Wiggins kommer her paa Tale.

Allerede nu arbejder Gasturbinen ved den forholdsvis høje Gastemperatur af 797 Gr., men dens termiske Virkningsgrad, som er Kriteriet for enhver Varmemaskine, er endnu ikke paa Højde med den højt udviklede Flyvemotor, undtagen ved stor

Hastighed og i store Højder. Firetakts Stempelmotorer af den mest moderne Konstruktion har en termisk Virkningsgrad paa omtrent 30 pCt. Gasturbinen, som endnu er i sin første Barndom, nærmer sig dog hurtigt dette Tal. Man maa dog i denne Forbindelse huske paa, at hvis Forbruget af et Kilogram Brændstof for at frembringe et Kilograms Tryk synes høj, saa kan Gasturbinen arbejde med billigt Brændstof. Petroleum er f. Eks. udmærket, da det har en stor Brændværdi og et lavt Frysepunkt.

Gasturbinens Fremkomst vil ikke alene revolutionere Kraftfremstillingen, men vil ogsaa faa en dybtgaaende Indflydelse paa Flyvemaskinekonstruktionen, særlig i de nærmeste Aar.

England er gaaet i Spidsen med Eksperimenterne med Kompressorer og Turbiner og taget Føringen i dette tekniske Fremskridt, som vil give Genlyd hele Verden over.



KONGRESREPRÆSENTANTER

Til den kommende ordinære Kongres kan Afdelingerne vælge Kongresrepræsentanter saaledes:

Afd. 1 og 2 ialt 337 Medl. hver Afd. vælger 8 Repr.	
- 3	- 41
- 5 - 6	- 41
- 7 - 8	- 41
- 9 - 10	- 49
- 11 - 12	- 41
- 13 - 14	- 31
- 15 - 16	- 35
- 17 - 18	- 74
- 19 - 20	- 129
- 21 - 22	- 173
- 23 - 24	- 62
- 25 - 26	- 14
- 27 - 28	- 32
- 29 - 30	- 77
- 31 - 32	- 104
- 33 - 34	- 23
- 35 - 36	- 64
- 37 - 38	- 75
- 39 - 40	- 245
- 41 - 42	- 36
- 43 - 44	- 54
- 53 - 54	- 21
- 45	- 53

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes venligst.

O. Dahlin, Gb.

Taksigelser.

For al den Venlighed og store Opmærksomhed, der vi stes mig i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum, takker jeg paa det hjerteligste.

Soph. Jensen, Fredericia.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Fader, O. Baden Olsens Død og Begravelse.

Børnene.

Lokomotivmændenes Enkekasse.

I Anledning af Nydannelse af Bestyrelsen indenfor Lokomotivmændenes Enkekasse efter dens tidligere Formand, Lokomotivfører J. O. Bøyesens Død, meddeles det, at Bestyrelsen har konstitueret sig som følger:

Lokomotivfører C. V. Christensen, Formand.
 " J. M. Junge, Kasserer.
 " C. Christoffersen, Bestyrelsesmedlem.
 " H. Egeland, Bestyrelsesmedlem.

Paa Enkekassens Vegne

C. V. Christensen,
 Formand.

OPLYSNINGARBEJDET

Iransfilmen.

Det var en god Idé af de københavnske Afdelinger 2, 3 og 45 at arrangere en interessant og belærende Filmsforevisning som et Led i Vinterens Oplysningsarbejde.

Som tidligere averteret fandt Forevisningen Sted d. 16. Feb. i Statsbanernes Kino paa Københavns Hovedbanegaard, og der var fuldt Hus.

Filmen om den transiranske Jernbane, der er 1400 km lang og tilvejebringer Baneforbindelse fra det kaspiske Hav i Nord til den persiske Havbugt i Syd, er set af adskillige Tusinde, siden den i 1939 vistes for første Gang, og den modtages stadig med Begejstring. Det er jo ligesom vi danske føler at have en lille Anpart i denne Bane, der af det verdenskendte Ingeniørfirma „Kampsax“ gennemførtes paa ca. 5 $\frac{1}{4}$ Aar. Andre Firmaer havde i flere Aar arbejdet med Bygningen af Banen, men kørte i Staa. Da „Kampsax“ kom til i 1933, var Irans Hersker efterhaanden blevet saa utaalmodig, at han krævede Banen gennemført paa 6 Aar, hvad „Kampsax“ paatog sig og ikke blot overholdt, men endog var færdig 8 Maaneder tidligere.

Banen føres flere Steder gennem vildsomt Terræn — Bjerger, Kløfter o. l. — hvor der tidligere end ikke var en Landevej, der kunde bruges til Tilkørsel af Materiel, Værktøj m. m.; det var derfor nødvendigt at bygge 200—300 km saadanne Landeveje alene til Tjenestebrug — hvilket tog ca. 2 Aar — inden det egentlige Arbejde med Banen kunde begynde.

Naar det oplyses, at der ved Bygningen af Banen var beskæftiget ialt 55 000 Mand i 600 Mill. Arbejdstimer, og at der til Banen blev boret 250 Tunneller og bygget 250 større Broer samt henved 3000 mindre Broer, dan-

ner man sig uvilkaarligt et Indtryk af, hvilket kæmpe-mæssigt Arbejde Anlægget af denne Bane og paa den forholdsvis korte Tid har været. Jernbanemænd vil derfor altid med Interesse følge en Film, som den her omtalte.

Det kan tilføjes, at den transiranske Bane under den sidste Verdenskrig tilfulde viste sin store Betydning. Af de 9 Mill. Tons Krigsmateriel, Fødemidler, Medicin m. v., som U. S. A. og England sendte til Rusland, gik 4 Mill. Tons ad Ishavsruuten over Murmansk og 5 Mill. Tons over Iran, heraf 3 $\frac{1}{2}$ Mill. ad den transiranske Bane.

Ogsaa Filmen om de fantastisk flotte Stationer paa Moskvas underjordiske Bane vakte Tilskuernes udelte Begejstring.

Det var i det hele taget et Arrangement de tre Afdelingers Oplysningsudvalg havde Glæde af. Statsbanerne støttede det oplysende og belærende Formaal ved gratis at stille Biografens Sal til Raadighed, hvilket vi herved paa Arrangørernes Vegne takker for.

HUSK VED FLYTNING

I Tilfælde af Flytning maa Adresserettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Regnskab 1945/46.

Sygekassen har nu udsendt Regnskab for Tidsrummet 1. April 1945—31. Marts 1946. Interessenternes Antal er gaaet en lille Smule op; det var den 1. April 1946 23 363. Inklusive Hustruer og Børn bliver det samlede Antal Personer, som falder ind under Sygekassens Virksomhed, dog mere end dobbelt saa stort, idet det ved Regnskabsaarets Afslutning var oppe paa 48 855.

Sygekassens Indtægt ligger ligesom Aaret forud nær op mod 2 Mill. Kr., hvoraf 1,4 Mill. er Medlemskontingent. Paa Udgiftssiden lægger Lægehjælpen som sædvanligt Beslag paa det største Beløb, der nu er saa godt som 600 000 Kr. Derimod har Medicinydelsen holdt sig paa samme Beløb som Aaret forud. Forskellige andre Udgifter viser dog Stigning, saa det samlede Resultat bliver, at Aaret slutter med et Underskud paa ca. 25 000 Kr., hvilket bevirker, at Sygekassens Formue (Reservefonden) er gaaet ned til 601 319 Kr.

Medlemmer, der ønsker sig Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Anmodning herom indsendes til Sygekassens Kontor.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Angaaende Sygehusindlæggelse.

Under Henvisning til tidligere Opfordring fra Sygekassen til Medlemmerne om Aflevering til Sygehusene af Kautionsbeviser for Indlæggelse eller ambulante Behandling, Undersøgelse m. m. meddeles, at der stadig — og hyppigere — fra Sygehusene klages over, at saadan Aflevering ikke finder Sted trods den Kautionsbeviset paatrykte Opfordring hertil og trods — i mange Tilfælde gentagne — Opfordring fra Sygehusets Side. Adskillige Sygehuse har derhos bebudet fremtidig at ville afkræve Patienterne kontant Kaution, indtil Sygekassens Kaution modtages. Saaledes foranlediget har man maattet indføre den Regel, at Sygekassens Kautionsbeviser *fremtidig tilsendes Sygehusene direkte herfra*, naar man har modtaget den i Vedtægten foreskrevne Underretning om Indlæggelse eller om, at Indstilling herom har fundet Sted.

Det bemærkes udtrykkeligt, at det *paahviler Medlemmerne* at sørge for, at den i Vedtægten § 6, Stk. 6 omtalte, at vedkommende Læge udfærdigede Indstilling til Sygekassen om at stille Kaution for Indlæggelse eller ambulante Behandling fremsendes hertil snarest muligt, idet Medlemmerne maa være forberedt paa at maatte stille kontant Kaution, saafremt Sygekassens Kaution ikke foreligger ved Indlæggelse eller i hvert Fald umiddelbart derefter.

Danske Jernbaners Idrætsforbund.

Søndag d. 9. Marts d. A. Kl. 9 afholder D. J.-Idrætsforbund ordinært Aarsmøde i Den ny Forsamlingsbygning, Odense.

Til Mødet ventes Repræsentanter fra Jernbane-Idrætsforbundene i Norge, Sverige og Finland.

Program og Dagsorden vil blive tilsendt Foreningerne.
Forretningsudvalget.

Hver By sin Jernbaneidrætsforening.

Danske Jernbaners Idrætsforbund har nu bestaaet i 1 Aar og har i den Tid bevist sin Berettigelse som Samlingsorgan for Jernbaneidrætten.

Forbundet opfordrer herigennem Personalet ved Jernbanerne til at agitere for Idrætten under Mottoet: „Hver By sin Jernbaneidrætsforening“.

Danske Jernbaners Idrætsforbund tæller i Øjeblikket ca. 2300 Medlemmer, fordelt paa 16 Foreninger over hele Landet, nemlig i Byerne: Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Fredericia, Herning, Horsens, København, Lyngby, Nyborg, Odense, Roskilde og Slagelse.

I afvigte Sæson har Forbundet afholdt en Fodboldturnering i to Kredse, en sjællandsk og en jydsk, med Deltagelse af 10 Hold.

Endvidere er afholdt Holdkonkurrencer i Atletik med Deltagelse af 6 Hold.

For første Gang afholdtes den 31. August og 1. September i Nyborg Danmarks mesterskaber i Jernbane-Fodbold og -Atletik.

I Sæsonens Løb har Forbundets Foreninger endvidere haft kammeratligt og udbytterigt Samarbejde med sven-

ske og norske Jernbanemænd, idet der har været arrangeret 16 Rejser mellem Byhold i Fodbold, Haandbold og Atletik.

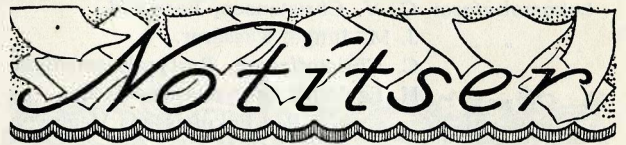
Som Afslutning paa Sæsonen deltog Jernbanens Idrætsklub, Esbjerg, der blev Vinder af Forbundets Fodboldmesterskab, i de nordiske Jernbanemesterskaber i Fodbold, der afholdtes i Hamar i Norge den 19. og 20. Oktober.

Her forberedte og drøftede Forretningsudvalgene i de fire nordiske Jernbaneidrætsforbund ogsaa den kommende Sæsons Samarbejde.

Forbundet opfordrer til Dannelse af en Idrætsforening ogsaa i Deres By, og vil staa til Raadighed med fornøden Hjælp og Oplysninger.

Forbundets Adresse er: Danske Jernbaners Idrætsforbund, Københavns Godsbanegaard, København V.

Forbundsstyrelsen.



Kul eller Grus?

Kolding Folkeblad lader Stationsforstander Damborg udtale sig om de daarlige Kul, Statsbanerne faar fra England og Amerika. Ved den Lejlighed har Forstanderen fortalt om en Englænder, der var paa Besøg her i Landet og som, da han saa vore Kul, spurgte, om det var 1. Klases Dampkul. Da han fik dette bekræftet svarede han: „Den Slags bruger vi til Vejbelægning“. Stationsforstanderen tilføjede, at denne Anekdote var meget betegnende, idet det ikke er nogen Hemmelighed, at der findes baade Lerklumper og lignende i Statsbanernes Kul.

S-Tog til Køge?

Man beskæftiger sig for Tiden inden for Statsbanerne med Projektet, „Køge Bugt Banen“. Foreløbig gaar Bestræbelserne ud paa at fastlægge Banens Linieføring, medens Gennemførelsen endnu staaer hen i det uvisse.

Oprindeligt var det Tanken at føre Banen igennem til Køge, men efter at der er opnaaet foreløbig Enighed med de interesserede Kommuner om Linieføringen, er der Udset til, at Banen kun føres til Hundige eller Greve.

Baneformand dræbt af Toget.

Den 4. Februar dræbtes den 60-aarige Baneformand K. Nielsen paa Kystbanen udfør Taarbæk Kirke.

Nielsen var paa Skinnecykel paa Vej mod Klampenborg og blev indhentet af et Motor-Prøvetog. Paa Grund af Kurven opdagede Lokomotivføreren for sent den foran kørende Baneformand, og skønt der blev gjort alt for at standse, var en Paakørsel uundgaelig.

To tyske Granater i en Jernbanevogn.

Da man omkring Midten af December paa Assens Station skulde gøre en Jernbanevogn klar til Indladning af Sukker fra den derværende Sukkerfabrik opdagedes det,

at der i Vognens Kølerum laa 2 ueksploderede tyske Granater af Kaliber 10,5 cm ca. 1 m lange. Det siger sig selv, at man blev højlig overrasket over denne Opdagelse. Den jysk-fynske Sprængningskommando afhentede Granaterne.

Direkte Aktion!

I Referatet af et Lokomotivmandsmøde i Arendal (Norge) ser vi, at man bl. a. drøftede Overnatningsforholdene og i den Forbindelse krævede 4 nye Senge og Uldtæpper til Overnatningsværelset i en bestemt By. Det hedder videre i Referatet: „Det vedtoges enstemmigt at gaa til direkte Aktion, hvis der ikke nu bliver foretaget Forbedringer i Distriktets Overnatningsrum.“

Der staar dog intet om, hvad den direkte Aktion skal gaa ud paa!



Udnævnelser fra 1.—2.—47:

- Motorfører til Lokomotivfører:
 K. E. Petersen, Enghave, i Kolding.
 Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:
 A. V. D. Andersen, Aarhus, i Brande.
 Lokomotivfyrbødere til Motorførere:
 B. E. A. Christensen, Kh. Gb., i Enghave.
 G. J. Jørgensen, Kh. Gb., i Enghave.

Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—2.—47:

- Lokomotivførere:
 E. S. L. B. Frederiksen, Haderslev, til Odense.
 F. J. Jørgensen, Kolding, til Fredericia.
 H. J. M. Pedersen, Odense, til Nyborg.
 K. O. Svendsen, Gedser, til Kh. Gb.

Forflyttelse fra 15.—2.—47:

- Lokomotivfører H. K. Pedersen, Kolding, til Brande.

Efter Ans. fritaget for Hvervet som Depotforstander 1.—3.—47 Lokomotivfører A. P. Jensen, Haderslev.

Afsked:

- Motorfører F. C. Rosenberg, Enghave Mdt., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—47.
 Lokomotivfører F. Petersen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—47.
 Lokomotivfører H. Leth-Nissen, Vordingborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—47.
 Lokomotivfører I. J. Andreasen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—47.
 Lokomotivfører J. J. Jensen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—47.
 Lokomotivfører C. V. C. R. Laursen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—47.
 Lokomotivfører H. C. Mathiasen, Næstved, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra fra 30.—4.—47.
 Lokomotivfører K. E. Poulsen, Hillerød, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—5.—47.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 10.—1.—47 udnævnt Lokomotivfører L. C. S. Jørgensen, Esbjerg, til Dannebrogsmænd.

Dødsfald:

Lokomotivfører O. B. Olsen, Kbh. Gb., den 3.—2.—47.

Dødsfald blandt Pensionister:

- pens. Lokfører H. C. Pedersen, Kbhvn., d. 12.—1.—47.
 pens. Lokmester H. M. Kann, Kbhvn., d. 23.—1.—47.
 pens. Lokfører H. M. C. Larsen, Aarhus, d. 28.—1.—47.



Lokomotivførerafdelingerne:

- Helgoland:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: F. C. Jespersen, Ingerslevsgade 144, 2., V.
Brande: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. G. Olesen, Borgergade 13.
Holbæk: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. E. V. Hansen, D. S. B. Maskindepot.
Tønder: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. Bertramsen, Carstensgade 78.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

- København Gb.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: I. A. Asmussen, Scandiagade 78, 1., SV.
 Kassererens Navn og Adresse rettes til: Hans Jensen, Dannebrogsgade 23 B, St., V.
Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Elmskov, Bornholmegade 78, St.
 Kassererens Navn og Adresse rettes til: O. A. Sørensen, Kærvang 7.
Aarhus: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. P. Mølgaard, Rosengaarden 4, Silkeborgvej.
Fredericia: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Vilhelmsen, Sjøllandsgade 51 A.
Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til: L. M. H. Jensen, Langgade 24.
Kalundborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. K. Hansen, Nørre Allé 35, St.
 Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. R. F. Heselberg, Baggraven 1, 1.
Korsør: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. B. Jensen, Stenvangen 4, 1.
Næstved: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. Ourø Jensen, Rugvænget 19.
Roskilde: Kassererens Navn og Adresse rettes til: F. V. Olsen, Gl. Landevej 21.
Sønderborg: Formandens Adresse rettes til: St. Raadhustræde 13, St.
Viborg: Kassererens Adresse rettes til: Mathiasgade 70.





Bedre Grønsager

og smukkere Blomster

faar De kun, naar De er kritisk med Deres Frøindkøb. Gør som den erfarne Gartner: Brug **Æ** Frø.

Æ Mærket paa Poserne er Garanti for, at Indholdet er laboratoriekontrolleret, sundt og spiredygtigt Frø. 5 Generationers faglige Erfaringer borger for Kvaliteten.

J.E.OHLSENS ENKE

Skandinaviens ældste Frøfirma
KØBENHAVN . ODENSE . AARHUS . AALBORG . NYKØBING F.



STABIL

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

SVEND AAGE BENDIXEN , Torvegade 1 . Telefon 1582

Ure . Brillier . 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

Husk Bladcentralen

Telefon 268 ved J. Wendorff Telefon 268

Telf. 286 **Brødrene Tygesen** Telf. 286

„Damehuset“

Telefon 498 ved H. FRIIS Telefon 498

Elektroinstallatør

Telf. 311 RIBER JENSEN Telf. 311

Telefon 619 **Husk mine Is-Lagkager til Festen** Telefon 619

ISBAREN . V. L. LAURITSEN, Vestergade 17

„Blenner's Dampvaskeri“

Telefon 398 Østergade 37 Telefon 398

Emil Wolffhechel • Manufaktur

Telf. 465. Tønder Telf. 465. • Sengeudstyr

„HOTEL TØNDER“

Telefon 130 ved Niels Caspersen Telefon 130

Telefon 606 Telefon 606

Tønder Fiskeforretning

ved Aksel Andersen

Ure

Optik

J. N. Hansen, Torvet. Telefon 232.

Bedste Reparationsværksted.

Guld

Sølvarer

Knud Bach Handelsingartner

Telf. 191 BLOMSTER OG KRANSE Telf. 191

NIELS JENSEN

Kolonial

Telefon 198

Telefon 631

Telefon 631

Benyt Lillebilen

Telefon 631

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.