



NO 1

Januar 1948

48. Aargang

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

### VED AARSSKIFTET

En efter Fred og Fordragelighed hungrende Verden dvæler et kort Øjeblik, og Menneskene ønsker hinanden glædeligt Nytaar.

Afdøde Statsminister Stauning holdt i Anledning af Nytaar nogle Aar før den sidste Verdenskrigs Udbrud en Tale i Radioen, der sluttede med disse Ord: „Verden trænger til Fred, Forstaaelse og Samarbejde“. Disse jævne Ord er højaktuelle ogsaa i Dag, men kaster man et Blik udover den store Verden, er Indtrykket af Forstaaelse og Samarbejde ikke overvældende. Det er, som om Sindene ikke rigtig vil falde til Ro efter den verdensomspændende Kamp, der sluttede i 1945. Selv om den Viden, man faar gennem vor hjemlige Presse om Forholdene ude omkring, er noget præget af Sympati for enten den ene eller anden politiske Opfattelse, er det en Kendsgerning, at Fred, Forstaaelse og Samarbejde ikke er noget fremherskende i Europa i Dag.

Det store Spørgsmaal i Europa er Tyskland, der endnu ligger lammet efter det definitive Nederlag, der blev Resultatet af Hitler-Regimets stolte Drømme. Tilsyneladende kan der ikke opnaas Enighed om, hvorledes Fremtiden

skal forme sig i dette ulykkelige Land. I den Forbindelse er det bemærkelsesværdigt at læse, hvorledes det store amerikanske Arbejderforbund A. F. L., der fornylig har haft Kongres i San Francisco ser paa dette Forhold. Paa Kongressen blev vedtaget en Resolution, der efter at have peget paa Marshall-Planens Betydning for Europa konkluderer i, at U. S. A. maatte sætte al Kraft ind paa at genrejse Tyskland økonomisk som en absolut Forudsætning for en højere Levestandard i Europa. De sejrende Magter er vel helt enige heri; Spørgsmaalet er blot under hvilken Form og Betingelser; herom staar Striden. Hvornaar Marshall-Planen skal træde ud i Livet, og hvorvidt den rækker, er der tilsyneladende ikke nogen klar Forstaaelse af, blot kan det konstateres som en Kendsgerning, at Rusland, den store Magtfaktor i Øst er en stærk og absolut Modstander af, at Planen overhovedet kommer til Udførelse. I Frånkrig er stærke modstridende Opfattelser kommet til Udtryk om Nyttens af Planen for dette Lands Vedkommende; de omfattende Strejker, der lammede fransk Erhvervsliv for ganske nylig, var i høj Grad politisk præget, et politisk Præg, der hentede Næring af for eller imod Marshall-Planen.

England kæmper med sine Vanskeligheder i Form af nedskaarne Rationer og deslige. Den vældige økonomiske Aareladning, som Krigen medførte for dette før saa rige Land, tager det lang Tid at faa genoprettet. Her er det Lyspunkt, at der hersker politisk Ro, største Parten af den engelske Befolkning er indforstaaet med, at den af Arbejderregeringen førte Politik er



nødvendig for at føre Nationen igennem til bedre Tider.

Hvorledes forløb 1947 for vort eget Lands Vedkommende? Det er uomtvisteligt, at der ikke er mange Lyspunkter for den jævne arbejdende Befolkning. Priskurven viste stadig stigende Tendens og selv om Tjenestemændene 2 Gange, April og Oktober, fik en Portion Reguleringstillæg, betød dette alligevel, saa mærkeligt det lyder, en Føringelse rent økonomisk. Ingen er mere end Arbejdere og Tjenestemænd interesseret i et stabilt Prisniveau, og vi maa haabe, det nye Aar maa bringe os dette.

Mod Aarets Slutning maatte Venstregeringen efter et Valg gaa af, og som bekendt dannede Socialdemokratiet med Hans Hedtoft som Stasminister en ny Regering. Store Opgaver af baade national og international Betydning trænger sig paa og skal løses. Selv om det er en Mindretalsregering, der maa søge Støtte hos andre Partier, for saa vidt den ønsker noget gennemført, har vi Troen paa, at den nye Regering ikke alene har Viljen, men ogsaa Evnen til at løse de mange store Problemer, der ligger paa Rigsdagens Bord, til Gavn og Glæde for den danske Befolkning.

Lad os gaa ind i det nye Aar med de bedste Ønsker for alle de i vort Land, der udfører et ærligt Stykke Arbejde for Genopbygningen, og lad os i Fællesskab glæde os ved de kendte Linier i Johs. V. Jensens Solhvervssang:

„For nu er Solen vendt,  
nu kommer Lyset og den lange Dag tilbage“.

*Glædeligt Nytaar!*

## HOVEDBESTYRELSESMØDET den 25. og 26. November 1947.

E Kuhn fraværende paa Grund af Sygdom.

### *Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Protokollen over Hovedbestyrelsesmødet i September oplæstes. Godkendtes uden Debat.

### *Punkt 2. Formandens Beretning.*

I Henhold til Aftale med Gdt. har der været opslaaet 4 Lyntogsafløserpladser. Om Besættelsen af disse Pladser har der været ført adskillig Forhandling. Sagen endnu ikke afsluttet.

Der har stadig været Vanskeligheder med

Forflyttelse af Personalet, og Foreningen har modtaget flere saavel skriftlige som personlige Henvendelser angaaende dette Spørgsmaal. Vi har ved en Drøftelse med Overmaskiningenør Krag, 2. Distrikt, stærkt beklaget dette og peget paa, at man ikke engang kunne faa flyttet Personalet indenfor Distriktet. Ligeledes pegede vi paa det urimelige i, at man paa Depoter antog kørende Ekstrahaandværkere, uagtet der til disse Depoter var indsendt Forflyttelsesansøgninger fra Lokomotivfyrbødere. Overmaskiningenøren lovede at gøre, hvad der stod i hans Magt for at rette dette Forhold. I samme Sag er der afsendt en Skrivelse til Gdt, hvori man ligeledes beklager, at der stadig er Vanskeligheder paa dette Omraade, og endvidere gør vi opmærksom paa, at Tiden nu maa være inde til, at der sker en Ændring, saaledes at vi kommer disse uholdbare Tilstande til Livs.

Fra Gdt. er modtaget en Skrivelse med Anmodning om, at der dispenseres fra Bestemmelsen om, at Aspiranter ved Antagelsen ikke maa være over 24 Aar. Der er tidligere givet Dispensation, og Foreningen havde tiltraadt dette igen. Man havde dog i Svarskrivelsen nedlagt visse Kommentarer om Statsbanernes efter vor Formening lidt mærkværdige Personalepolitik.

I Anledning af, at der stadig ikke er Lokomotivfyrbødere med Lokomotivførerprøven nok til at bestride Tjenesten paa Rangermaskinerne, anmoder Gdt. om Forlængelse af Dispensationen til Benyttelse af eetaarige Lokomotivfyrbødere. Foreningen har tiltraadt, at denne Dispensation fortsætter til 31. December 1948.

2. Distrikt har for at faa flere Remisearbejdere anvendt som Lokofyrbødere ændret paa Turene i Ng. og Fa. Vi har overfor 2. Distrikt protesteret imod denne Fremgangsmaade, idet vi gør opmærksom paa, at Fremgangsmaaden strider imod den Overenskomst, man har truffet med Gdt.

Generaldirektoratet har forespurgt, om Foreningen kan tiltræde Afskaffelse af Lønningsnumre. Sagen endnu ikke afsluttet.

Gdt. meddeler, at man i Padborg har til Hensigt, saasnt det kan lade sig gøre, at indrette Værelser i Ekspeditionsbygningens Tagetage. Naar disse Værelser er indrettet, vil en Barak blive frigivet til Brug som Bolig for en Lokomotivfyrbøder.

Fra Padborg Lokomotivførerafdeling er modtaget en Beklagelse over, at man i Padborg



gentagne Gange har været udsat for, at Nedbrudsreserven bliver anvendt til Rangering paa ekstra Rangermaskiner. Vi har meddelt Afdelingen, at Oprettelse af Nedbrudsreserve er for at have disponibelt Personale og Maskiner til Brug ved eventuelle Uheld paa Strækningen.

Fra Gb. Lokoførerafdeling har vi modtaget en Beklagelse over Restauratøren i Jernbanerestauranten paa Næstved St. Denne vil kun sælge 6 Stk. Smørrebrød til Funktionærpris pro persona, hvad man ønkser derudover, kræver han betalt med almindelig Restaurationspris. Ved en Forespørgsel i Gdt. oplystes det, at der ikke mellem dette og Restauratørerne findes Aftale om, hvor mange Stykker Smørrebrød, der skal leveres til Funktionærpris. Vi har henstillet til Afdelingen, at den søger at løse dette Spørgsmaal i Mindelighed.

Under Bevilling til Opførelse af Lejeboliger i Finansaaret 1948/49 har Foreningen henstillet til Gdt., at der for Lokomotivpersonalet opføres Lejeboliger i Brande, Herning, Padborg, Tønder og Køge. Da Depotforstanderen i Køge bebor en meget daarlig Lejlighed, har vi anmodet om, at man snarest paabegynder Bygningen af Lejebolig dér. Gdt. har tiltraadt dette, og saasnt Materialebevilling er opnaaet, vil Opførelsen blive paabegyndt.

Gdt. meddeler i Sagen vedr. Benyttelse af Lokomotivpersonalets Læsestue i Aarhus til Skolestue, at man ikke før Opholdsbygningens Ombygning ser sig i Stand til at indrette en særlig Skolestue, men at man samtidig med Ombygningen agter at indrette en ny Læsestue paa 1. Sal. Tegning herover er modtaget og vidersendt til Ar. Afdelinger til Udtalelse.

En Lokomotivfører beklager sig over, at han ikke kan faa udleveret noget Tjenesteur. Vi har tilskrevet 2. Distrikt, der svarer, at der ved det paagældende Maskindepot skulde forefindes Ure nok til det paa Depotet stationerede Personale.

Gdt. har ved en Skrivelse meddelt, at der under den herskende Papirmangel bør findes en Form, hvorved en Besparelse paa dette Omraade kan opnaas f. Eks. ved Inddragning af Ordreserier o. l. Foreningen har i Fællesskab med de andre Organisationer tilskrevet Gdt., at man er indforstaaet med, at en Del af de nu udsendte Rettelser og deslige vil kunne indskrænkes, men har samtidigt anmodet om en mundtlig Forhandling.

I en Del Auditørsager er der fra Organisationens Side udpeget Bisidder-Assistance.

En Del Sager angaaende Sygefradrag, Størelse af Pension er behandlet. Desuden har der foreligget forskellige Sager vedrørende mere lokale eller rent personlige Forhold.

I. T. F.'s Generalsekretær J. H. Oldenbrook fyldte 50 Aar den 10. November. De danske tilsluttede Organisationer har i Fællesskab købt en Vase i Kgl. Porcelain, der ved en Sammenkomst i London den 27. November skal overrækkes Oldenbrook.

Det tidligere behandlede Spørgsmaal om Tilslutning til den Internationale Modstandsorganisation af Jernbanemænd har medført, at man efter Samraad med de øvrige Jernbaneorganisationer er enedes om at forelægge I. T. F. hele Sagen for eventuelt at faa en Udtalelse herfra om, hvorvidt denne Organisation har nogen Berettigelse.

Foreningens Lokaler, Vestre Boulevard 45, er opsagt til Fraflytning 19. Oktober 1948. Opsigelsen er indanket for Boligretten.

Spaniens-Indsamlingen har givet et ringe Resultat, og der har været nogle Vanskeligheder med at faa Indsamlingslisterne tilbagesendt til Foreningens Kontor.

Formandens Beretning godkendtes.

### *Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.*

Der har været indhentet Tilbud paa Indretning af et Kølerum til Feriehjemmet. En Drøftelse angaaende Vandværket paa Feriehjemmet har fundet Sted. Herunder blev der givet den Oplysning, at der ikke — som frygtet — forestod nogen større Reparation af dette.

I Begyndelsen af December skal der afholdes Sekretariatsmøde i N. J. U. Herunder vil bl. a. blive drøftet, hvorledes Situationen for de norske Lokomotivmænd ligger. Der har været afholdt Urafstemning om, hvorvidt de norske Lokomotivmænd skulde gaa i Strejke, idet de mener sig uretfærdigt behandlet ved den foreslaaede lønmæssige Placering, som den daværende Lønningskommission har udarbejdet. Iøvrigt skal der paa Sekretariatsmødet drøftes Spørgsmaalet om Ændring til Lovene, som er nødvendig bl. a. grundet Ophævelsen af Nordisk Lokomotivmandsforbund.

C. O. I har haft Styrelsesmøde. Referat af Mødet var tilsendt Foreningen, og Formanden nævnte de Spørgsmaal, som havde særlig Interesse for vore Medlemmer.



Der var ved Remisearbejdernes Overgang til Maanedsløn, og som Følge deraf til Jernbaneforbundet, opstaaet et Spørgsmaal om deres Repræsentation i de københavnske Marketenderiers Driftsudvalg. Da det er vor Forening samt V. R. Fællesorganisation, der kontraherer om Driften af Marketenderierne, kunde Remisearbejderne som Følge af deres Overgang til Jernbaneforbundet ikke være repræsenteret dér. Jernbaneforbundet havde ved en Henvendelse til Foreningen anmodet om en Drøftelse af Spørgsmaalet. Ved denne Drøftelse enedes man om at nedsætte et Udvalg, der skal forsøge at finde en Løsning, og samtidig enedes man om, at indbyde Jernbaneforeningen til at lade sig repræsentere i dette Udvalg, idet denne Forening for lang Tid tilbage har rettet Henvendelse om at blive delagtig i Driften af Marketenderierne.

Toges til Efterretning.

#### *Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.*

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt for Tiden 1. Januar—30. September 1947. Status pr. sidstnævnte Dato var Kr. 654 056,74. I sidste Kvartal var en Formue tilbagegang paa Kr. 2 256,46, ialt var der en Tilbagegang for Aarets forløbne 9 Maaneder paa Kr. 13 608,50. Denne Tilbagegang skyldtes den i Aar afholdte Kongres. Efter at Hovedkassereren havde besvaret forskellige Spørgsmaal, godkendtes Regnskabsoversigten.

Regnskabet for Feriehjemmets sidste Sæson balancerede med Kr. 132 170,00. I dette Beløb er medregnet Kr. 80 182,23, som er modtaget i Erstatninger for samtlige Skader samt Leje for Flygtningenes Brug af Hjemmet. Hovedkassereren oplyste, at der var opnaaet alt, hvad kunne opnaas overfor de Myndigheder, der har med Erstatningsbetalingen at gøre.

Med Hensyn til Belægningen af Feriehjemmet gav Hovedkassereren forskellige Oplysninger til Orientering.

Derefter forelagdes Regnskabet over Spaniens-Indsamlingen. Der var ialt indkommet Kr. 1 028,00.

Toges til Efterretning.

#### *Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.*

En Lokomotivfører, der var forflyttet fra Skanderborg til Aarhus, men tilbageholdt 3 Dage udover 3 Maaneder, mente at kunne til-

komme Udkommando-Godtgørelse i Henhold til den med Gdt. truffne Aftale om Godtgørelse for Udkommando efter 3 Maaneder for alle de, der ved Udnævnelser i April Kvartal blev forflyttet, men tilbageholdt. Det viser sig, at Lokomotivføreren havde Permission de sidste 5 á 6 Dage af Tilbageholdelsen, og under Permissionen blev han afgivet til Aarhus. Lokomotivføreren indsendte Regning til Distriktet om Godtgørelse for Udkommando for de ovennævnte 3 Dage, men Distriktet nægtede at godtgøre denne. Efter at Sagen var oversendt hertil, har vi efter Undersøgelse svaret, at da der foreligger en juridisk Afgørelse for, at Statsbanerne har Ret til at afbryde en Udkommando, naar det findes belejligt, er der intet at gøre i Sagen.

Til Medlem i Tjenestetidsnævnet for Perioden 1. Januar 1948—31. December 1950 valgtes E. Greve Petersen med E. Kuhn som Suppleant.

Fra Gb. Lokoførerafdeling er modtaget en Sag angaaende Turafstemning dette Efteraar. En Lokomotivfører følte sig uretfærdigt behandlet og havde derfor foranlediget Sagen gennem Afdelingen sendt til Hovedbestyrelsen. Det vedtoges, at man skulde forsøge at forlige i Sagen, eventuelt ved, at de interesserede Parter mødtes paa Foreningens Kontor og drøftede hele Spørgsmaalet med Foreningens Formand.

Generaldirektoratet forespørger, om Foreningen kan tiltræde, at Holdene paa Motorskolen udvides fra 16 til 17 Deltagere for derved at give Plads for en Værkmester-Aspirant.

Tiltraadtes.

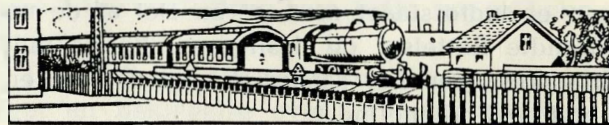
Et Udkast til Telegram for 40 Aars Jubilarer forelagdes Hovedbestyrelsen, der godkendte dette.

Københavnske Afdelinger ansøger om Tilskud til Afholdelse af Foredrag, omhandlende oliefyrede Lokomotiver. Kr. 75,00 bevilgedes.

Propforeningen, Jernbanens Idrætsforening, Foreningen „Boserups Minde“ og „Den lille Forening“ ansøger om Tilskud. Til hver af disse bevilgedes Kr. 25,00.

#### *Punkt 6. Eventuelt.*

Forskellige mindre Spørgsmaal drøftedes.





## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Levevaner og Kørselsfordelinger.

Et af de største Problemer for Jernbanefolk og i Særdeleshed for det kørende Personale er de uregelmæssige Arbejds-, Hvile- og Spisetider. For den, der saa godt som hele Livet igennem kan gaa i Seng hver Aften, staa op om Morgen, arbejde og spise til nogenlunde bestemte Tider, kan det være vanskeligt at forstaa de Ulemper, der følger med en saa uregelmæssig Levevis, som den Lokomotiv- og Togpersonalet er tvunget til at føre.

Man kan vænne sig til alt, siges der, og det er til Dels rigtigt, men ogsaa kun til Dels. Børn og yngre kan i temmelig høj Grad lempe sig efter Forholdene uden at føle sig særligt generet deraf. Dog er Evnen dertil langt fra ens for alle, nogle kan lettere end andre finde sig til Rette i ændrede Forhold, men fælles for alle er, at denne Evne taber sig med Aarene. Vi har alle Tilbøjelighed til at blive Vane-mennesker. Saaledes er vi indrettet, vor Natur tvinger os til det, og gaar vi imod Naturen, maa det betales med svigtende Velbefindende, Helbred og Arbejdsevne.

Dermed være ikke sagt, at man kun kan finde sig tilpas med at gaa i Seng ved 22—23 Tiden, staa op Kl. 6, 7 eller 8, vaske og barbere sig, spise Morgenmad, gaa til Arbejde o. s. v., det samme hver Dag i samme Rækkefølge. Man kan f. Eks. udmærket vænne sig til at arbejde om Natten og sove om Dagen, eller staa op Kl. 3 og gaa i Seng Kl. 18, eller paa en hvilken som helst anden Maade inddele sit Døgn og dog være tilpas. Naar bare det ene Døgn forløber som det andet, vil der efter en Tids Indleven ingen Vanskeligheder blive. Man kan endda vænne sig til en hel anden Inddeling af Tilværelsen, end den almindelige med Døgnet som Enhed for en Turnus, hvorefter det samme begynder forfra igen, selv om man derved gaar imod det naturlige, det, der synes forudbestemt ved Vekslingen af Dag og Nat. Men jo mere Inddelingen fjerner sig fra det naturlige, jo vanskeligere er det at indleve sig deri.

En Turnus paa 20, 18, 16 helt ned til 12 Timer er det ikke svært at vænne sig til, men gaar man ned til 10 Timer eller derunder, bliver det vanskeligere. Ligeledes kan man ogsaa udmærket vænne sig til en Turnus, der strækker sig over længere Tid end et Døgn, selv om de enkelte Dage inden for en saadan Turnus med Hensyn til Arbejds- og Hviletider forløber forskelligt, naar bare det hele gentager sig i samme Orden. Ogsaa inden for en saadan Inddeling tillægger man sig mere eller mindre bevidst Vaner, der ikke maa brydes, om man skal befinde sig vel.

Hvor lang Tid der vil hengaa, før man har vænnet sig til Inddelingen, vil være forskellig for forskellige Mennesker, men før eller senere vil dog de allerfleste kunne finde sig til Rette deri, naar der iøvrigt er Rimelighed i Inddelingen. Men fælles for alle vil det være, at jo længere Tidsrum (flere Døgn) en Turnus strækker sig over, jo længere vil

Tilvænningen være. Det eneste man aldrig kan vænne sig til er Forandring.

De daglige Arbejdsforhold er noget, der for langt de fleste Mennesker spiller den største Rolle i hele Tilværelsen, og gennemgribende Ændringer heri berører den enkelte Livsvaner og Livsførelse langt dybere end Krige og Revolutioner.

Der er da heller næppe noget, som i saa høj Grad sætter Sindene i Bevægelse hos det kørende Personale, som nye Kørselsfordelinger. At man tager sig den Ting saa nær, kan maaske synes mærkeligt, hvis man ikke forstaa, at det ofte er en hel Række Levevaner, der skal brydes og nye, der skal tillægges. Men hvis man paa et Kontor eller en Fabrik lavede Arbejdstiden om til f. Eks. Mandag 3—11, Tirsdag 0—5 og 19—22, Onsdag 6—10 og 16—22 o. s. v., vilde enhver kunne forstaa, at det vakte stor Opstandelse blandt Personalet. Det kan vel ogsaa uden videre anses for givet, at en Arbejdstid, der er uregelmæssigt fordelt over hele Døgnet, kræver større Anstrengelse, end et tilsvarende Antal Timer samlet i en normal Arbejdsdag, og at Hviletiden er ringere.

Inden for det Personale, der berøres deraf, er man altid tilbøjelig til at betragte en ny Kørselsfordeling som værende daarligere, end den gamle. Dette er ikke altid, fordi den i sig selv giver en daarligere Fordeling af Arbejds- og Fritid, men fordi den bryder en større eller mindre Del af de Vaner, man (ofte med Besvær) har tillagt sig, og at der altid vil gaa nogen Tid, før man i den nye Tur har fundet ud af, hvornaar man bedst faar den nødvendige Søvn, til hvilke Tider man helst skal spise, og hvordan man i det hele skal indrette sig. Jo mere gennemgribende Forandringen er, jo flere Døgn en Turnus strækker sig over og jo mere den tvinger Levevanerne bort fra det naturlige, jo længere vil det vare, før man kan falde til Ro i Turen og føle sig tilpas.

Varer dette for længe, eller viser det sig umuligt, kommer man i en Tilstand af legemlig og aandelig Træthed. Man bliver tvær, vranten, uligevægtig og uomgængelig baade i sit Hjem og i Tjenesten, man føler sig forurettet og daarligt behandlet, taber Arbejdslyst og Energi, bliver sløset og ligeglad med Arbejdet, som man ikke mere udfører med vanlig Omhu og Eftertanke. Altsammen noget der har ubehagelig og uheldig Indflydelse paa en selv, og hvis Betydning for Virksomheden baade rent økonomisk og paa mange andre Maader er meget stor, selv om den ikke ved simple Midler lader sig maale og bogføre. Samtidig stiger Sygeprocenten, baade fordi man i en saadan Tilstand er lettere modtagelig for Sygdomme, lettere kommer til Skade ved Uagtsomhed, og fordi man ikke taaler saa meget, før man giver op.

At en Kørselsfordeling er daarlig betyder sjældent, at den kræver for meget Arbejde, men derimod at Fordelingen af Arbejde og Fritid er uheldig, og at man ved en bedre Fordeling kunde udføre mere og bedre Arbejde uden at være saa haardt belastet.

Gode Kørselsfordelinger er saadanne, hvori man



hurtigt og let kan tillægge sig Vaner, der passer med den givne Fordeling af Arbejds- og Fritid. D. v. s. en Turnus maa ikke strække sig over flere Døgn end strengt nødvendigt for en rimelig Fordeling, og Ændringer bør kun finde Sted, naar det er absolut uundgaaeligt. Da Hovedparten af Togene løber efter nogenlunde samme Plan Aar efter Aar, skulde Kørselsfordelingerne i alt væsentlig kunne blive staaende. Derved opnaas, at man falder til Ro i Turene og kan leve i Overensstemmelse med de Vaner, man har tillagt sig. Dette giver større Arbejdsevne. Arbejdsglæde og Sundhed. Arbejdet bliver lettere, bedre og mere præcist udført, ogsaa derved at man, kort udtrykt, bliver „Specialist“ i de enkelte Tog. „Øvelse gør Mester“ paa alle Omraader. Alene det at kunne huske alle Klokkeslet og forud være fortrolig med Arbejdet paa Stationerne letter og fremmer Arbejdet.

En god Kørselsfordeling, der kun ændres, naar det ikke kan undgaas, betyder Besparelser i Brændsel, Tid, Reparationer, Slidtage og meget andet, samt større Præcision og Sikkerhed i Toggangen, og man undgaar en Mængde Spekulationer, Forhandlinger, Vrøvl, Misforstaaelser, Misfornøjelser og andre skadelige Sindsbevægelser.

Gode Kørselsfordelinger er i enhver tænkelig Henseende god Økonomi. Den eneste „Ulempe“ ved saadanne er, at de, der fremstiller Kørselsfordelinger, bliver delvis overflødige.

L. H. Dybdahl.

## JERNBANERNE I BRASILIEN

Fra Lokomotivfører Møllebro, hvis Søn opholder sig i Brasilien, har vi modtaget nedenstaaende korte Skildring om Jernbanerne i Brasilien.

Brasilien bestaar for det meste af Bjerge og Dale, og som Følge deraf er det svært at anlægge Jernbaner; saa godt som alle Jernbaner er private; der findes en 5—6 store og mange smaa, men der mangler meget, før hele Nettet er udfyldt. Et af de største Selskaber er „Sao Paulo Railway“. Den mest interessante Linie jeg har kørt paa med dette Selskab, er Turen fra Sao Paulos. Santos ligger jo ud til Atlanterhavet, men Sao Paulo i Højlandet, 900 m over Havet, det er ca. en Strækning paa 200 km. Den første Trediedel af Vejen er fladt Terræn, saa kommer Nedstigningen, og sidste Del af Vejen er igen flad. Man kører over en stor Bro ved en Flod, gennem Sumpe og store Bananplantager, men Nedstigningen ad Bjerget er det mest interessante. Der findes ca. 8—10 Stationer op ad Bjerget med Kraftanlæg samt et System af Staaltove. Hver Gang et Tog gaar ned, bliver det koblet i Forbindelse med et, der gaar op, hvorved de næsten ophæver hinanden, og Resten ordner saa Kraftværket. Det er en imponerende Tur højt op ad Bjerget, over spinkle Viadukter, og om Natten er det et fantastisk Syn med Gnistregnen fra Skorstenen (De fyrer med Træ paa alle Damplokomotiver).

Et andet Selskab er „Sorocabana“, deres Hovedbanegaard i Sao Paulo minder om Buckingham Palace i London: Denne Linie kørte jeg meget med,

da vi boede i Osarro, største Delen af Strækningen er elektrificeret ca. 3—400 km. Denne Linie har megen Godstrafik, mest Kvægtransport, da alle de store sydamerikanske Slagterier ligger i dette Omraade. Det elektriske Vognmateriel er hyppermoderne amerikanske, man ser ofte en Streamlinerelk ved Siden af et af de gamle Prærielokomotiver med Gnistfanger og mægtige Banerømmer. Brasilien har selv en stor Industri af Godsvogne, moderne svejsede Vogne, men deres Passagervogne er fra U.S.A. Der er Sovevogne og Pullman cars paa alle de store Linier, men de fleste Personvogne er gamle fra 1912. Saa er der vor Bane til Itatiba, Estrado de Ferro Itatibense, imponerende Navne, men lille af Omfang. Der er ca. 50 km enkeltsporet Bane fra Itatiba Louverræ, hvor der er Forbindelse med „Paulista“ Jerbanen. Vi har 3 gamle Lokomotiver, Aargang 1870 fra Glasgow. Et har Grevetitel, det andet er Doktor, og Passagervognene er forfærdelige (man kan kun køre paa 1. Klasse) og saa faar man alligevel Hovedpine. I Brasilien findes ingen Togkultur, alle Kneb gælder. Det varrede jo noget, inden man vænnede sig til det, bl. a. saa spyttes der paa Gulvet, det er ikke forbudt; jeg saa en Gang een i Toget, han skulde være fin og ikke spyttede paa Gulvet, nej, han lukkede Vinduet op og spyttede over Hovedet paa Sidemanden ud af Vinduet. Naar Toget kommer ind paa Stationen, kravles der ind ad baade Døre og Vinduer, og en Mand kan staa paa Perronen og kaste Tasker og Aviser ind paa 5—6 Sæder og ingen vil finde paa at fratage ham hans Ret til disse lovligt erobrede Pladser. Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder kører lige godt med blød Hat som med Sixpence, og er det Søn- eller Fridag, og de snart skal afløses, kan man se dem med Stadstøjet paa Maskinen.

Soldater og andre kører gratis, naar de sidder paa Taget eller paa Bufferne; *det er sandt*, jeg har selv set det Masser af Gange. Trinbrættet er ogsaa en efterstræbt Plads, naar Toget er overfyldt.

## ET SKØNNERE STED KUNDE INGEN HAVE VALGT SIG

Et kalundborgsk Bogtrykkerfirma, V. Vejlø, udgiver hvert Aar til Julen et Hæfte væsentlig indeholdende Erindringer fra Byens og Omegnens Historie. I et af Hæftets Afsnit „Aarets Gang“ gives en kort Omtale af Jubilæer, „runde Fødselsdage“, Guldbryllupper, Dødsfald o. l. i Aarets Løb, saa man her har en samlet Aarsoversigt.

I Hæftet for 1947 handler den første Artikel i bemeldte Afsnit om vor Organisations Feriehjems 25 Aars Fødselsdag den 17. Juli 1947. Man omtaler den festlige Frokost m. v.

I Artiklen hedder det blandt andet:

„Feriehjemmet ligger gemt mellem Klinterne, saa det er vel de færreste, der har set det



paa nærmere Hold, men den, der har forvildet sig herved og elskværdigt har faaet Hjemmet forevist, vil sande, at et skønnere Sted kunde Lokomotivmændene daarligt have valgt sig.

Ved Tilbygninger gennem Aarene og i Kraft af den enestaaende Beliggenhed er Hjemmet blevet et ideelt Feriested for Foreningens Medlemmer.

Der er Grund til at ønske til Lykke med det, der her er skabt og haabe, at Foreningen i mange Aar vil have Glæde af dette Ferie- og Hvilsted."

Da vi jo selv er stolte af vort Feriehjem, er det helt rart at notere, at udenforstaaende har parallelløbende Meninger.

### DET SIDSTE DAMPLOKOMOTIV ER BYGGET TIL STATSBANERNE

Under denne Overskrift skrev Nationaltidende den 15. Maj 1932 nedenstaaende „historiske“ Artikel, som vi ved Udgangen af 1947, der var Statsbanernes Jubilæumsaar og hvor Artiklen kunde fejre sin 15-Aars Fødselsdag, finder Anledning til at gengive.

*Diesellokomotiver og Motortog er nu i Stand til at løse alle Statsbane-Opgaver.*

*Der bygges nye Motortog, som skal køre med 100 Kilometers Fart gennem Jylland.*

Det er saa kort Tid siden, man begyndte at eksperimentere med Motordrift paa Banerne, at vi allesammen husker det ganske klart. Og den Gang blev det selv af meget moderne indstillede Teknikere anset for et Forsøg, som nærmest havde Kuriositetens Interesse.

I Dag er vi naaet saa vidt, at det kan fastslaaes, at Statsbanerne har ladet det sidste Damplokomotiv bygge. Inden altfor mange Aar er gaaet, vil Dampdriften helt være forsvundet fra Statsbanelinierne, undtagen maaske i den tungeste Godstrafik; den vil overalt være afløst af Diesellokomotiver og Motortog. Fra en beskeden Begyndelse paa smaa urentable Sidebaner vil Motordriften erobre hele Trafiken paa Hovedbanerne ogsaa.

*Diesellokomotiverne viser sig Dampen ganske overlegne.*

Den Udvikling, der her er sket indenfor Statsbanerne under Maskinchef G. Muncks Ledelse, er ganske forbavsende. Endnu for faa Aar siden ansaa man det for ganske udelukket, at det skulde lykkes at bygge Diesellokomotiver, som kunde trække store Tog. Ved de sidst afholdte Forsøg indenfor Statsbanerne har man kørt med Diesellokomotiver paa 1000 HK fra Frichs Fabriker, som har gennemført Tog paa 350 Tons med langt finere

Præstationer end de største og mest moderne Hurtigtogsmaskiner.

Diesellokomotivernes Overlegenhed skyldes to Aarsager: De er i Besiddelse af den Accelerations- evne, som Damplokomotiverne ganske mangler, det vil altsaa sige Evnen til at være i Fart paa meget kort Tid, men desuden er deres Aktionsradius langt større. Mens man paa Strækningen fra Frederikshavn til Padborg maa skifte Lokomotiv mindst 3—4 Gange, er de store Diesellokomotiver i Stand til at køre Strækningen baade frem og tilbage uden et eneste Skifte, uden en eneste Standsning for at supplere Olieforsyningen, der endogsaa lader sig forøge langt her ud over.

Mens man regner med, at et Damplokomotiv kan udføre Tjeneste paa en Strækning af ikke over 200 Kilometer om Dagen, er Diesellokomotivernes Ydeevne langt over det dobbelte. Et Damplokomotiv bruger mere end den halve Dag til at indtage Forsyninger af Vand og Kul — Diesellokomotivet kan være praktisk talt uafbrudt i Funktion, og det er langt billigere i Drift!

*De jyske Bakker, som forsinker Ekspresserne, betyder intet i Dieseldriften.*

Det er en kendt Sag, at vore hurtige Tog ikke opnaar nogen stor Rejsehastighed, fordi de forsinkes af Terrænstigningerne. Det gør sig ikke mindst gældende i Jylland, hvor Bakkerne er lange og stejle. Man har for nylig foretaget sammenlignende Forsøg bl. a. ved Aarhus, hvor man har gennemkørt Strækningen Aarhus—Hasselager. Her findes en 9 Kilometer lang, stærkt stigende Strækning; den blev tilbagelagt dobbelt saa hurtigt af Dieseltoget som af Damplokomotivet. Bakker eksisterer praktisk talt ikke ved Dieseldrift. Man har ogsaa gennemkørt hele den østjyske Længdebane og konstateret, at Dieseltogene til Trods for Standsninger ved hver Station er i Stand til at holde Fart med de direkte gennemkørende Ekspresser. De nyeste Diesellokomotiver arbejder med Tog paa 350 Tons, og man regner med, at et meget stort Tog paa Hovedbanerne er paa ca. 400 Tons. Som man ser, er man allerede nu naaet saa vidt i teknisk Henseende, at selv de tungeste Tog kan trækkes ved Dieselkraft.

*Nye Motortog gennem Jylland med 100 Kilometers Fart.*

Det nyeste indenfor dette Omraade, som Statsbanerne vil modtage, er et Par Motortog, som fremstilles af Frichs Fabriker. Disse Tog skal køre paa Strækningen Randers-Frederikshavn, og de skal kunne køre med samme Hastighed som de nyeste Diesellokomotiver, altsaa 100 Kilometer i Timen, men bliver naturligvis af meget mindre Trækevne.

Den voldsomme Udvikling af Diesellokomotiverne er naaet dertil, at man indenfor Statsbanerne regner det for ganske givet, at det sidste Damplokomotiv er bygget. Man vil herefter vedligeholde Materiellet, og naar man staar overfor Maskiner, der er slidt saa stærkt, at Reparationerne bliver forholdsvis bekostelige, kassere Materiellet og kun



lade det erstatte af Diesellokomotivet, mens man samtidig regner med, at Antallet af nødvendige Trækmaskiner bliver langt mindre paa Grund af Diesellokomotivernes større Udnyttelsesevne.

Der sker store Ting indenfor Statsbanerne for Tiden, og naturligvis forsvinder noget romantisk med Damplokomotivet. De vældige Maskiner, som vi ser kommer ind langs Perronerne med Tordnen i Skinnerne og ombrust af Røg og Damp, er noget meget smukt. Men paa Søen finder vi dog de elegante Motorskibe smukke, og det Præg af gennemtænkt Teknik, som Diesellokomotiverne har, er vel heller ikke uden æstetiske Værdier.

Med det svundne Aars store Trafik og ikke mindst Rekord-Juletrafikken i Erindring, hvor Damplokomotivet atter har trukket det store Læs og vel vidende om, at Statsbanerne har bestilt nye Damplokomotiver af Litra E Typen foruden et Antal Rangerlokomotiver, er det meget morsomt at læse, hvilke Tanker og Planer, der for 15 Aar siden rørte sig i Statsbanernes Maskinafdeling.

Selvom den sidste Verdenskrig medførte en Standsning i Motordriften og dermed ogsaa en Standsning i Fremstilling af Motorvogne og skønt Motorvognenes Berettigelse til visse Tog skal indrømmes, saa er den Tid vist endnu meget fjern, hvor „Diesellokomotivet viser sig Dampen ganske overlegen“.

Som nævnt er Artiklen 15 Aar gammel og har altsaa i den Tid opnaaet at blive Museumsgenstand før det sidste Damplokomotiv.

*Red.*

## Tunnel mellem Dover og Calais atter aktuel.

Svenska Jernvägsmannaförbunds Medlemsblad „Signalen“ bringer nedenstaaende interessante Artikel. —

Siden Napoleon Bonaparte allerede i Aaret 1802 foreslog Englænderne, at de i Fællesskab med Franskmandene skulde bygge en Tunnel under Kanalen, som naturligvis skulde tjene fredelige Formaal, har John Bull dog aldrig rigtig mistet sin Tvivl om Værdien af en saadan Kanal. Nu er der dog i Parlamentet rejst Stemning for, at man prøver et Tunnel-Forslag, som omtales i „Schweizerische Illustrierte“.

Uden Tvivl var Napoleons Forslag paa den Tid ren og skær Utopi. Man tænkte at bygge en 190 km lang Vejtunnel mellem Dover og Calais, som skulde ventileres gennem en Række af 30 m over Havoverfladen opstillede Taarne. Dette Forslag var paa sin Tid ikke teknisk umuligt, men Projektet gik ikke igennem paa Grund af militære Aarsager. England frygtede at miste sin „Splendid Isolation“ gennem dette Tunnel Byggeri og saa Tunnellen som en farlig Passage, gennem hvilken Fjenden kunde strømme ind over England. I Aaret 1930 forsøgte et Selskab „Channel Tunnel Compagny“ at faa Parlamentets Støtte til et Tunnelbyggeri, men dette Forslag stemtes ned med mere end 300 Stemmers Overvægt, og selv i Dag, da der var Muligheder for rent

teknisk at gennemføre et saadant Projekt, dukker der dog stadig militære Betæneligheder op, hvordan skulde en saadan Tunnel reagere mod en Atom-bombe, spørger man?

Der findes allerede et Stykke Kanaltunnel. Hvor ligger den? Hvem har bygget den? Tunnelkompagniet, som grundlagdes 1872 og eksisterer endnu i Dag, begyndte allerede ved Starten at sætte i Gang med et Gravearbejde fra begge Sider paa en Gang. Paa den franske Side naaede man 2 km og paa den engelske Side 2,2 km under Kanalen, saa man har i Virkeligheden gravet 10 pCt. af hele Bredden mellem Calais og Dover, som er 33 km lang. Nu beskæftiger man sig atter med dette Projekt, og en speciel Parlamentkommission prøver, om der eventuelt kan findes et Forslag, som kan godkendes af Underhuset. Blandt dem, som i Dag er mest energisk for Projektets Fuldførelse, er den 79-aarige Forvaltningspræsident Sir Herbert Walker, som nu haaber, at Underhuset skal godkende et Forslag om Tunnelbygnings-Projektet, hvilket naturligvis skulde glæde det 75-aarige gamle Tunnelbyggeselskab.

### *Udgiften 100 Millioner Pund.*

Denne Sum er det mindste, man kan regne med for at fuldføre en moderne Tunnel under Kanalen. Siden det nævnte Tunnelbyggeselskab stiftedes, har man brugt 62.500 Pund. Selskabets Aktier, som bestemtes at koste 1 Pund pr. Stk., er senere noteret til 20 cent, men er ikke destomindre meget vanskelige at faa til Købs, muligvis Indehaverne haaber, at det en skønne Dag kommer til en stor Hausse i disse Papirer. Er nu dette Forslag i Virkeligheden saa finansielt fantastisk? Absolut ikke. Paa samme Maade som Suezkanalen i Aarene siden dens Fuldførelse er blevet en virkelig Guldgrube, ja ogsaa Panamakanalen, som da den byggedes, kostede 374 Millioner, har vist sig at være en god Forretning. Skulde ogsaa en Kanaltunnel, som der i alle Tilfælde bliver noget billigere, inden en nær Fremtid komme til at give Overskud.

### *Et Besøg hos „Tunnelvagten“ Charley.*

I Dag lever endnu i et lille Hus paa Shespeare Klippen syd for Dover den Mand, som tog det første Spadestik paa Kanaltunnellen, udgaaende fra engelsk Side. Han hedder Charley Gatehouse og er nu 86 Aar gammel og er Vagtmand over den „glemte Tunnel“, som Dovers Indbyggere siger, men Charley kan endnu i Dag fortælle om den Gang, da man begyndte med Gravningen, og beretter med Stoltthed, at man det første Byggeaar naaede næsten 2 km. Men saa rejste Handelskammeret Protest mod Arbejdet, og Aar 1883 indstilledes dette efter Ordre af en kongelig Kommission. Da Arbejdet ophørte fik Charley Posten som Vagtmand, da Selskabet trods alt ikke vilde se deres Ejendom ligge ubeskyttet hen.

Nu er en Tunnel under Kanalen atter aktuel, og om hvorvidt Underhuset godkender en Udgift paa 100 Millioner Pund for en 30 km lang Tunnel, vil Tiden vise, men man skulde da kunne køre direkte med Tog fra Paris til London.





### Lommebogen.

Foreningens Lommebog for 1948 udsendtes de sidste Dage i det gamle Aar. Det gode, gamle Bind har det desværre ikke været muligt at fremskaffe, men for at bøde noget paa den Ulempe, at Bogens Ryg tidligere meget hurtigt gik fra, hvilket gav Anledning til nogen Utilfredshed hos Medlemmerne, er Bogen i Aar forsynet med en Shirtingsryg, som forhaabentlig kan holde Aaret ud.

#### Rettelse.

Sagen vedrørende 5 pCt. Afkortning ved Funktion i over 6 Maaneder har været drøftet mellem Finansministeriet, C. O. I og C. O. II.

Resultatet af denne Forhandling har været, at Finansministeriet fandt det rigtigt, at det omhandlede Funktionsvederlag fra 1. Januar 1948 beregnes saaledes, at der udbetales den fungerende Forskellen mellem den Løn, som Tjenestemanden faar udbetalt i sin egentlige Stilling uden Fradrag af Pensionsbidrag og den Lønning, som han vilde faa udbetalt ved Udnævnelse i den højere Stilling, ligeledes uden Fradrag af Pensionsbidraget.

Da denne Afgørelse først er kommet efter Lommebogens Trykning, har det ikke været muligt at ændre Satsene for Funktionsvederlag i denne, hvorfor en Tabel med de nye Sats er optrykt her i Bladet Side 11 samt indlagt som Særtryk i Lommebogen, hvori Tabellen, der har samme Format som Side 11 i denne, kan indklæbes.

## OPLYSNINGARBEJDET

### Landsoplysningsudvalget.

Torsdag den 15. Januar Kl. 19,00 afholdes Foredrag i Forsamlingsbygningen „Fremad“ i Fredericia.

Oberstlieutenant E. J. Wiboltt vil tale om Foreningen „Folk og Værn“ i Forbindelse med Militærets Virke i Danmark.

Foredraget ledsages med Film.

Medlemmer og Pensionister med Hustruer indbydes venligst.

Mød talrigt.

Udvalget.

### Et mindre Forslag.

Det vil altid være vanskeligt indenfor vort Arbejde at gennemføre en virkelig effektiv Studiekreds med de spredte Fritimer, vi har.

For at raade Bod herpaa, tillader jeg mig at komme med et mindre Forslag, som kan praktiseres af enhver Bestyrelse eller Afdeling uanset Størrelsen, f. Eks.

Til hver Bestyrelsesmøde udarbejder et af Medlemmerne ca. 10 Spørgsmaal taget fra Foreningens Love, Tjenestemandsløven, Ordre A. eller P.

- 1) Hvordan bestemmes de Delegeredes Antal til vore Kongresser og fra hvilken Dato at regne?
- 2) Hvordan dannes Reguleringstillæget?
- 3) Hvad bestaar vor Løn af?

- 4) Hvordan erstattes Overtiden mellem 195 Timer og 208 Timer for eenmandsbetjente Maskiner?
- 5) Terminerne for Uniformslevering?
- 6) De mange lokale Overenskomster? o. s. v.

Man kan ogsaa interessere sig for et bestemt Problem, f. Eks. Overtid, studere det til Bunds for saa til næste Bestyrelsesmøde eller Afdelingsmøde at redegøre for sine Synspunkter.

Mange vil maaske sige, at den Slags er der ikke Tid til paa Møderne, men stryg saa Punktet: *Eventuelt* og lad de hedde: Hvem ved hvad — eller Indledning ved N. N. om Spørgsmaal X.

Iderige Medlemmer vil maaske uddybe Forslaget mere, eller Afdelinger med god Økonomi gør sig den Flothed regelmæssigt at sende skriftlige Opgaver ud til sine Medlemmer.

Dette for at bevise, at Muligheden er til Stede for at danne en Studiekreds, uanset om man er 3 eller 50 Medlemmer i Afdelingen.

Ib Asmussen,  
Gb.

### Opmærksomhed frabedes.

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

H. C. Hansen,  
Lokof., Od.

### Jubilæums-, Fest- og Kransekassen for Lokomotivførere i 1. Distrikt.

Afstemningen i hele 1. Distrikt om en ny Bestyrelse gav følgende Resultat:

C. E. Johansen, Gb. ....	179	Stemmer
J. Wiberg, Gb. ....	167	"
H. V. Harder, Gb. ....	145	"

Derefter havde:

S. A. K. Sørensen, Gb. ....	26	"
B. A. K. Jensen, Gb. ....	9	"
N. Juul Christensen, Hg. ....	9	"
E. A. Bjørnebo, Gb. ....	4	"
N. C. R. Jeppesen, Gb. ....	1	"
F. V. Olsen, Ro. ....	1	"
H. C. Routhe. ....	1	"
W. F. Petersen. ....	1	"

Bestyrelsen er herefter:

Formand C. E. Johansen, Gb.,  
Kasserer J. Wiberg, Gb., og  
Bestyrelsesmedlem H. V. Harder, Gb.

Jeg er fratraadt som Formand den 15. December 1947, men vedbliver at føre Kasseternes Regnskab til 15. Januar 1948 og beder venligst alt Kontingent for 1947 indsendt til mig inden ovennævnte Dato.

Jeg vil gerne til Slut takke alle mine Kolleger og Venner for behageligt Samarbejde gennem de mange Aar.

P. B. V.  
Charles S. Christensen.



**Jubilæum.**

Den 31. Januar 1948 fejrer Lokomotivfører V. T. Thomsen, Roskilde, 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Thomsen begyndte paa Lysstationen Gb., blev Lokomotivfyrbøderaspirant paa Gb. Maj 1909 og forfremmedes til Lokomotivfyrbøder med Station i Korsør April 1910, hvorfra Thomsen senere søgte Forflyttelse til Næstved, herfra forfremmedes til Lokomotivfører i Masned-sund April 1926. Siden 1930 har Thomsen haft Station i Roskilde, hvor han nu er en vellidt Kollega, hvorfor Afdeling 5 vil lykønske paa Dagen og takke for godt Kammeratskab.

C. A.

**Taksigelser.**

Tunge Dage har holdt sit Indtog i vort Hjem ved min Hustrus Død, og for den smukke Deltagelse, der blev os vist, bringes min hjerteligste Tak, en særlig Tak til Kammeraterne i Struer for al venlig Deltagelse.

C. Th. Andersen,  
Lokomotivfører, Struer.

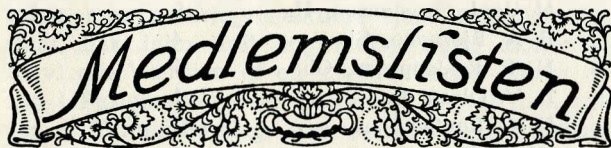
Hjertelig Tak for udvist Deltagelse.

Thora Andersen og Børnene.

**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

**Bidrag til Krigsulykkesforsikringen.**

I Henhold til § 5 i Lov af 25. Juli 1940 om Krigsulykkesforsikring skal denne Forsikrings Ydelser udredes af de Personer, der er invalideforsikret, og som ved Paaligningen svarer Bidrag til Invalideforsikringen (d. v. s. Medlemmer mellem 18 og 60 Aar). Bidraget til Krigsulykkesforsikringen, der skal opkræves af Sygekasserne, udgør for Aaret 1948 — 2 Kr. 40 Øre for ugifte og 4 Kr. 80 Øre for gifte Interessenter. Disse Beløb vil for timelønnede Ansattes og Aspiranters Vedkommende blive indeholdt i Lønningen for Marts og for Tjenestemænds og Pensionisters Vedkommende i April Maaned 1948.



**Ekstraordinære Medlemmer optaget pr. 1.—12.—47:**

Lokomotivmester A. P. C. Christensen, Maskindepotet, Kalundborg.

**Lokomotivførerne:**

- V. C. Nielsen, Indlodsvej 107, Fredericia.
- A. Rodskov Andersen, Langelandsgade 106, Aarhus.
- B. M. J. Boldreel, Skanderborgvej 1, 1., Aarhus.
- O. E. I. Dahlin, Dannevirkegade 25, 4., Kbh. V.
- H. A. E. Daldorph-Hansen, Viktoriagade 17, 2., Kbh. V.
- K. P. Hambak, Sdr. Boulevard 42, 2., Kbh. V.
- H. J. Jensen, Revvej 30, Korsør.
- P. A. Jensen, Kornerups Vænge 6, 2., Roskilde.
- Frode Nielsen, Sdr. Boulevard 87, 3., Kbh. S.
- A. S. Jørgensen, Fasanvej 13, Fredericia.
- C. N. Knudsen, Slesvigsgade 1, 1., Kbh. V.



**Fortræmmelser pr. 1.—1.—1948:**

**Elektroførere til Lokomotivførere:**

- E. Schertiger Nielsen, Enghave, i Holbæk.
- K. F. Renard, Enghave, i Holbæk.

**Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:**

- E. K. Larsen, Aarhus, i Skive.
- O. Bregnum, Aarhus, i Næstved.
- A. M. Olsen, Nyborg, i Padborg.

**Lokomotivfyrbødere til Elektroførere:**

- H. A. Stangerup, Kh. Gb., i Enghave.
- B. A. Jensen, Kh. Gb., i Enghave.

**Ansættelse som Lokomotivfyrbødere:**

- Lokomotivfyrbøderaspiranterne:
- V. K. Rasmussen, Gedser, i Roskilde.
- C. C. T. Rasmussen, Gedser, i Roskilde.
- E. G. Nyegaard, Kh. Gb., i Kalundborg.

**Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—1.—1948:**

**Lokomotivførere:**

- V. Simonsen, Slagelse, til Kh. Gb.
- T. C. L. Petersen, Holbæk, til Kh. Gb.
- H. V. Pedersen, Næstved, til Kh. Gb.
- H. P. Winther, Padborg, til Slagelse.

**Forflyttelser efter Ansøgning pr. 15.—1.—1948:**

**Lokomotivfyrbødere:**

- V. D. Jensen, Kalundborg, til Aarhus.
- V. Mikkelsen, Kalundborg, til Langaa.

**Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—12.—1947:**

Lokomotivfører A. Skovø, Skive H., har efter Ans. if. Opslag faaet tildelt Hvervet som Depotforstander samme Sted fra 1.—12.—1947.

**Navneændring:**

Lokomotivfører E. E. F. L. Andersen, Gedser, hedder E. E. F. Lissau-Andersen fra 19.—11.—1947.

**Afsked:**

- Lokomotivfører J. M. Sørensen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—48.
- Lokomotivfører E. V. Hansen, Helgoland Mdt., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 29.—2.—48.
- Lokomotivfører H. M. K. Henriksen, Kh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—48.

**Dødsfald:**

- Lokomotivførere:
- O. C. Andersen, Kh. Gb., den 26.—11.—1947.
- O. M. Jørgensen, Struer, den 15.—12.—1947.

**Dødsfald blandt Pensionister:**

pens. Lokomotivfører F. N. Hegelund, Aalborg, den 14.—11.—47.

**Rettelse.**

I Bladet for December er under Lokomotivfyrbøderforflyttelser anført: J. P. Boysen skal være: J. P. Bøysen og V. Ljungdahl skal være K. Ljungdahl.



# Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderaidelingerne:

Glyngøre: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: P. S. Petersen, Bolig 7 A.

## Indsamling til de spanske Transportorganisationer.

Følgende Beløb er indkommet:

Gb.	Afd. 1	166,00
"	" 2	60,00
Hgl.	" 3	45,00
Ro.	" 5	11,00
"	" 6	14,00
Hg.	" 7	22,00
"	" 8	2,00
Hi.	" 7	4,00
Næ.	" 9	39,00
"	" 10	8,00
Vo.	" 9	4,00
Ge.	" 11	22,00
Kb.	" 13	32,00
Hk.	" 13	2,00
Sg.	" 15	38,00
"	" 16	10,00
Kø.	" 17	17,00
"	" 18	5,00
Ng.	" 19	81,00
"	" 20	13,00
Fa.	" 21	55,00
"	" 22	6,00
Vj.	" 21	5,00
Kd.	" 21	5,00
Sdb.	" 25	6,00
Tdr.	" 27	56,00
"	" 28	5,00
Es.	" 29	67,00
Fh.	" 33	20,00
"	" 34	2,00
Ab.	" 35	66,00
Ar.	" 39	18,00
"	" 40	40,00
Vg.	" 41	22,00
"	" 42	6,00
Bb.	" 44	2,00
Av.	" 45	52,00

Ialt: Kr. 1 028,00

De Afdelinger og Underafdelinger, som ikke er nævnt i Fortegnelsen, har indsendt blanke Lister.

### REDAKTION:

E. Greve Petersen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.  
Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.

## Byttelejligheder.

Struer—Nyborg.

God stor 2 Værelses Lejlighed i Struer ønskes byttet med en Lejlighed i Nyborg eller Odense..

Lokofrb. H. C. Hansen, Korsgade 1, 1., Struer.

Randers—Aalborg.

Lejlighed i Randers søges, i Bytte kan gives moderne 2 Vær. Lejlighed i Aalborg.

Togbetjent G. Harlis, Randers.

Horsens—Aarhus.

Velholdt 2½ Værelses Lejlighed i Horsens ønskes byttet med 2—3 Værelses Lejlighed i Aarhus.

Politibetjent H. Værndal, Stefansgade 34, Horsens.

## Konstitutionsvederlag

Funktionen, Konstitutionen udført af	Udført Funktion som				Udført Konstitution som			
	Mtf. 13 Lk.	Lkf. 11 Lk.	Lkm. 7 Lk.	Lkm. 6 Lk.	Mtf. 13 Lk.	Lkf. 11 Lk.	Lkm. 7 Lk.	Lkm. 6 Lk.
Lfb. Grundløn	73,975 Ø.	123,288 Ø.	221,918 Ø.	410,959 Ø.	147,945 Ø.	246,576 Ø.	516,164 Ø.	966,575 Ø.
1 Tillæg	53,425 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	106,849 »	205,479 »	475,069 »	925,479 »
2 Tillæg	32,877 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	65,753 »	164,384 »	433,973 »	884,384 »
3 Tillæg	12,329 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	41,096 »	123,288 »	392,877 »	843,288 »
Mtf. Grundløn	—	49,315 Ø.	147,945 Ø.	336,986 Ø.	—	98,630 Ø.	365,219 Ø.	818,631 Ø.
1 Tillæg	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	—	49,315 »	286,028 »	736,438 »
2 Tillæg	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	—	154,621 »	236,712 »	637,123 »
Lkf. Grundløn	—	—	98,630 Ø.	287,671 Ø.	—	269,589 Ø.	720,000 Ø.	1015,890 Ø.
1 Tillæg	—	—	41,096 »	280,137 »	—	115,069 »	532,608 »	828,493 »
2 Tillæg	—	—	49,315 »	156,164 »	—	115,069 »	334,653 »	680,548 »

Om de nærmere Regler for Beregning af Funktions- henholdsvis Konstitutionsvederlag

se Side 88.

11

### ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.



**København**



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**

**BRILLER**  
... saa **SHEEL POULSEN**

Telefon 1749

**KJÆR KNUDSEN**  
RANDERS

**M. JENSEN'S**  
**BOLIGMONTERING** TORVEGADE 8  
Telf. 289 . 3389

**Aalborg**

**J. J. Nielsen**  
har **FODTØJ TIL ALT og ALLE**  
Danmarksgade 64 - Telf. 1844

**Tønder**

Og Turen gaar til **„KINO-BAREN“**  
Anbefaler sig med **Is og fin, fin Kaffe**  
Paa Telf. 619. De ringer, og vi Selskabsisen bringer

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

**„Damehuset“**  
Telefon 498 ved **H. FRIIS** Telefon 498

Telf. 311 **Elektroinstallatør** Telf. 311  
**RIBER JENSEN**

**Husk Bladcentralen**  
Telefon 268 ved **J. Wendorff** Telefon 268

**„Blenner's Dampvaskeri“**  
Telefon 398 Østergade 37 Telefon 398

**EMIL WOLFFHEGHEL** • *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.**  
**Guld** Bedste Reparationsværksted. **Sølvvarer**

**Knud Bach Handelsgartner**  
Telf. 191 **BLOMSTER OG KRANSE** Telf. 191

**NIELS JENSEN**  
*Kolonial* Telefon 198

Telefon 631 Telefon 631  
**Benyt Lillebilen**  
Telefon 631 v. **Jørgen Thomsen**

**M. Christiansen**

Grundlagt 1897 Telefon 2532