



NO 15

5. november 1949

49. årgang

### »VORE MASKINER«

Det er almindeligt kendt, at der til en tjenestemandshjemby hører en »pensionistbænk« eller i hvert fald et samlingssted for statens tidligere tro tjenere, som i mange tilfælde, efter mere end en menneskealder som tjenestemand, nu nyder et veltjent otium. Uanset den enkeltes udnyttelse af denne »fritid« svigter pensionisten aldrig den ugentlige eller månedlige mødedag ved samlingsstedet, hvor man drøfter tidens problemer og opfrisker gamle og gode minder. Emnerne på et sådant møde er utallige, og den, der har lejlighed til at overvære det, går altid hjem med værdier i lommen. Erfaringernes indholdsrige kuffert bliver beredvilligt åbnet og indholdet står til fri afbenyttelse for den, der ønsker at gøre brug deraf; der findes altid noget værdifuldt for kommende generationer. Selvfølgelig er der også noget, som de skiftende tider har forældet således, at brugen af det ikke mere lader sig gøre, men noget nyt må absolut tages i brug. Men til gengæld kan der hverken gennem een, to eller tre generationer ske så totale ændringer af de bestående tilstande, at hvad der var lov tidligere ikke også kan være lov for kommende tider. En fornuftig forening af gammelt og nyt bringer altid solide fremskridt. Gode erfaringer i stabil kontakt med god udvikling svigter aldrig princippet — fremad og opad.

Blandt de emner på den ældre lokomotivmands dagsorden, der altid interesserer den kommende lokomotivmandsgeneration, er »vore maskiners« ve og vel.

Nu er der ikke noget unaturligt i, at det netop er maskinerne, man gerne vil høre lidt om fra gamle dage. Det er jo trods alt lokomotivmandens daglige opholds- og arbejdssted, dér, hvor han skal tilbringe en hel del af sit liv, og som til gengæld bliver en del af ham selv og overfor hvem den samme kærlighed kan opstå som for den, der daglig omgås den hest, der er blevet betroet ham som fremdrivelsesmiddel.

Men hvad kan de erfarne bibringe af interesse overfor problemet »vore maskiner«? Eller med andre ord, er der gennem årene sket en så betydelig forandring med indstillingen overfor maskinernes pasning, at den unge, under en samtale med den ældre ved en sammenligning med før og nu, uvægerligt må erkende, at der er en forskel?

Svaret må blive et ja og vel også en tilkendegivelse af, at der er sket ændringer til den forkerte side.

Hvad er så årsagen til dette? Dette spørgsmål kan ikke besvares lige så let. Mangt og meget spiller ind og væsentlige faktorer har gennem årene grebet sådan om sig, at skønt de en overgang måske kun var midlertidige foranstaltninger eller krigsfænomener, er deres tilstedeværelse efterhånden blevet så almindelige, at de er blevet lov. Dels fordi en tilbagevenden til normale tilstande altid er besværligere end det modsatte, dels fordi nye kræfter er kommet til under de »midlertidige ordningers« eksistens og som derfor aldrig har kendt andet.

Men det er imidlertid aldrig for sent at rette en fejl. Som bekendt er sent bedre end aldrig.



det eneste, man må have i behold, er evnerne og ikke mindst viljen.

Der er nu gået 4½ år siden de unormale tilstande blev bragt til ophør, det kan derfor næppe være for tidligt, at normale tilstande atter genopstår, også når der er tale om lokomotivernes røgt og pleje. Men en indsats må ydes fra alles side, såvel fra dem, der står for ledelsen af de arbejdsstyrker, der har pasningen og plejen af maskinerne under opholdet i remiserne, som dem, der har ansvaret for udarbejdelsen af maskinløbene, og dem, der forestår overholdelsen af disse, og endelig lokomotivpersonalet, hvem maskinen er betroet forud, under og umiddelbart efter dens færden udenfor maskindepoterne, og på hvem der hviler et stort ansvar, ikke mindst i henseende til korrekt behandling af de enkelte maskintyper, fyrpladsens renholdelse og forhindring af misbrug, når der er tale om overbelastning af maskinerne, og når der er tale om udnyttelse af dem i defekt stand.

Det er således en stor stab af personale, til hvem en appel i denne retning må rettes, men til gengæld vil lige så store resultater kunne opnås ved indsats fra alle parter, og denne fælleshjælp vil ikke alene bringe mere tålelige forhold for alle, men vil også være et betydeligt skridt i retning af rationalisering og dermed en medvirken til en bedre økonomisk udnyttelse af den eksisterende maskinkraft.

Et forøvrigt ikke uvæsentligt spørgsmål i denne »underskudstid«.

Er der forhold, man med rette kan påvise ikke er, som de skal være? Ja, i denne forbindelse er der netop mange eksempler på, at en drøftelse med den ældre kan være nødvendig og yderst nyttig. En opfriskning af tidligere tilstande vil uden tvivl give stof til eftertanke og for den rettænkende tillige en erkendelse af, at der bør ske noget.

Nu er der naturligvis ingen, der tror på, at de tider vender tilbage, hvor der kun var 1 sæt personale om hver maskine, og hvor denne holdt fri, når lokomotivføreren havde fridag, men med den standardisering af maskintyperne i forhold til de lige så standardiserede tog er det muligt at tilrettelægge kørselsfordelinger og maskinløb således, at der til een maskine højst hører to sæt personale. Naturligvis vil der opstå enkelte blandede ture, men til gengæld kan der holdes så »rene ture«, at en daglig tjeneste på flere forskellige maskintyper undgås. Det skal

i denne forbindelse indrømmes, at ture af denne karakter allerede eksisterer ved adskillige maskindepoter, men desværre ikke overalt, hvor det er gennemførligt. Til gengæld vil enhver indrømme, at der, hvor de findes, er der opnået en mere rationel drift, ligesom vedligeholdelsen af maskinerne her er under bedre kontrol. Betingelsen er imidlertid, at de tilrettede maskinløb overholdes, og hvis en uforudset hindring tvinger en maskine ud af tur, at den omgående bringes tilbage på sin plads, så snart forholdene tillader det.

Også en bedre renholdelse af fyrpladsen og dermed en god bevarelse af dennes ædlere dele opnås under denne maskinbenyttelse. Skønt mange af »vore maskiner« i dag har en fyrplads, som den rette lokomotivmand ønsker den skal være, findes der endnu fyrpladser, som ikke er en lokomotivmand værdig, og skønt renligheden ikke overalt kan blive som i de gode gamle dage, fordi vi endnu ikke har fast personale også i venstre side, må det erkendes, at der er steder, hvor en revision på dette område er påkrævet.

De samme krav overfor løst antaget personale, som dem, der stilles til det faste, kan man ikke forvente bliver imødekommet. — Lokomotivmandsinteressen kræver den lokomotivmandsuddannelse, der afføder den rette kærlighed til lokomotiv og jernbane —. Til gengæld kræver den respekt for arbejdsstedet — fyrpladsen — og forventning om, at maskinen under sit ophold i remiserne behandles som den bør og skal, og efter samme princip som et af Danske Statsbaners velkendte skilte giver udtryk for, blot med lidt ændret tekst — »forlad lokomotivet i samme tilstand, hvori De modtog det«.

Det er en almindelig opfattelse — men til gengæld fejlagtig — at, hvor der er sort, kan der ikke være rent. Der findes så vidt vides intet andet land, hvor renligheden på lokomotiverne er blevet sat i højsædet, som tilfældet er eller i hvert fald har været indenfor de danske lokomotivmænds rækker, og skønt vi ved denne lejlighed skal afholde os fra at fremdrage de mange eksempler, som en del af de her stillede spørgsmål kunne besvares med, ønsker vi endnu engang overfor de ansvarlige for maskinernes vedligeholdelse at henlede opmærksomheden på, at der må ske noget indenfor dette afsnit af den daglige drift ved Danske Stats-



baner til fremme af den rationalisering og forbedrede økonomi, som vi alle er interesseret i.

Vore lokomotivførere, på hvis tålmodighed det skal indrømmes, der er trukket store vekslers ved de mange midlertidige foranstaltninger, må nu gå i spidsen for, at andre tilstande gennemføres på vore maskiner. De trufne overenskomster og de hævdundne skikke, der er forenelige med tiden og udviklingen, må atter finde grobund blandt vore medlemmer. Vore lokomotivfyrbødere, hvis antal i dag ikke er overvældende stort, men som til gengæld kan se en stadig forøgelse ved den jævne uddannelse, der for tiden foregår af aspiranter, har nu lejlighed til med disse nyansættelser at foregå de nye med de rette eksempler på god lokomotivmandsskab.

### Håndbogen,

#### Danske Statsbaners tjenestemænd.

Siden udsendelsen af sidste udgave af håndbogen »Danske Statsbaners tjenestemænd«, eller personalefortegnelse, som den populært kaldes, og som udkom i 1948, er der sket så omfattende forandringer indenfor samtlige tjenestegrene, at denne udgave praktisk taget er uanvendelig, og den sædvanlige redaktion af håndbogen, kontorchef V. P. Larsen, trafikkontrolør N. K. Bønding Nielsen og fuldmægtig O. E. Rude har derfor taget initiativet til at udsende en ny udgave, som man forventer kan foreligge i løbet af februar måned 1950.

Bogen udarbejdes som sædvanlig på grundlag af generaldirektoratets bogføring og bevarer sin hidtidige form og indhold, der bl. a. omfatter en oversigt over statsbanernes organisation, stationernes normering, anciennitetslister, forfremmelsesrække for lokomotivpersonalet, lønningstavler samt andre værdifulde oplysninger, som statsbanernes personale har interesse i.

Skønt der siden sidste udsendelse af håndbogen har fundet prisforhøjelser sted på papir, ligesom arbejds lønnen er steget, vil prisen for bogen blive uforandret 7 kr.

Udsendelse af denne nye udgave vil uden tvivl blive modtaget med tilfredshed ude blandt tjenestemændene, thi med de meget omfattende forandringer indenfor etaten, dels på grund af afsked eller død, de mange udnævnelser og forflytninger, dels, men ikke mindst, overtagelsen af Slangrupbanen og Sydfynske Jernbaner, har medført, at en fornyelse er påkrævet.

Vore tillidsmænd ude omkring i afdelingerne vil som sædvanlig tage mod bestillinger, men da oplagets størrelse fastsættes efter antallet af bestilte bøger, skal vi foruden at anbefale bogen på det bedste, også anbefale, at man indgiver sin bestilling inden fristens udløb den 5. december d. å. Da den vanskelige papirsituation heller ikke er uden indflydelse på oplagets størrelse, tilrådes det at indgive bestilling snarest muligt. Bestillinger efter den anførte frist kan ikke påregnes effektueret.

### Nu har vi fået et nyt pristalsbudget.

*Betydelige ændringer i forbrugets sammensætning, og den samlede sum blev næsten fordoblet.*

Af Viggo Nielsen.

Efter mange og lange forberedelser er det nu lykkedes Statistisk Departement at få udarbejdet et nyt pristalsbudget — det såkaldte husholdningsbudget, der skal danne grundlaget for de fremtidige beregninger af pristallet. Materialet til dette budget er indhentet gennem den såkaldte interview-metode, der kort og godt har bestået i, at departementet gennem udsendte interviewere har taget en stille samtale med 443 familier blandt arbejdere, funktionærer og tjenestemænd, hvis samlede årlige udgifter man gerne ville have konstateret. Det var i høj grad påkrævet at få stillet dette nye budget på benene. Det gamle budget stammer fra foråret 1942. På daværende tidspunkt havde vi verdenskrig. Vort land var besat af en fremmed magt. Varemængder, priser og forbrug var påvirket af de unormale forhold, og hertil kom, at der efterhånden var sagt og skrevet så meget om pristallet, at et nyt beregningsgrundlag var påkrævet. De laveste indkomster, der er undersøgt, er på 4—5.000 kr., de højeste på 20.000 kr. og derover. Af indtægter på 20.000 kr. og derover er der 14.

I Statistisk Departement er man af den opfattelse, at man med det nye budget har fået et virkeligt repræsentativt udtryk for forbruget i de befolkningsgrupper, hvis forhold man har undersøgt. Man har undersøgt forbruget hos arbejdere, tjenestemænd og funktionærer, og det gælder både lavere og højere indtægtsgrupper. Der er grund til at understrege, at det er *familieindkomster*, der er tale om. Det gælder også for de 14 familier med over 20.000 kr. i årlig indkomst. I enkelte tilfælde kan hustruen have en indtægt, der når op i nærheden af mandens (det kan f. eks. være to tjenestemænd i højere stillinger), men da pristallet danner grundlaget for reguleringen af både arbejdere og tjenestemænds lønninger, må det være rimeligt, at udsnittet af de adspurgte bliver så bredt som muligt.

Hvad er så resultatet af de foretagne undersøgelser blevet? Resultatet er blevet, at den samlede slutsum i pristalsbudgettet på det nærmeste er fordoblet, idet den er steget fra en gennemsnitsudgift i 1942 i henhold til det gamle budget på 5382 kr. til 10.297 kr. i det nye budget.

Det skal ikke skjules, at mange mennesker er faldet over denne fordobling af budgetudgifterne, og det skal heller ikke skjules, at adskillige mennesker er af den opfattelse, at fordoblingen af budgetsummen også vil medføre en fordobling af pristallet. Der er vel egentlig ikke noget at sige til, at sådanne opfattelser gør sig gældende. Der er dog intet mærkeligt i den betydelige forøgelse af udgiftssummen. Dels har man i den nye undersøgelse medtaget forholdsvis højere indkomstgrupper end i 1942 dels har man hidtil arbejdet med et budget,



hvis samlede udgiftssum ikke var ført à jour med indkomststigningen, idet indkomststigningen i landet er noget over 100 pct., medens pristallet kun er steget 69 pct. Budgettet var altså kun ført à jour i henhold til prisudviklingen, medens det ikke registrerede den indkomstforøgelse, der har fundet sted i denne periode. Yderligere kommer den ændring, der er sket i forbruget.

Og hvad angår virkningerne på pristallet, så er forholdet det, at det afgørende for udregningen af selve pristallet ikke er budgettets totalsum, men *den samlede bevægelse* i priserne og det indbyrdes forhold mellem de forskellige udgiftsgrupper. Når man regner det samlede resultat af disse prisbevægelser ud, d. v. s. bevægelser, som i den samme periode kan gå op for nogle varer, ned for andre, så må man vide, hvilken betydning de enkelte varer spiller i budgettet, og det er kun til dette formål, man har brug for et pristalsbudget.

Lad os tage et eksempel. Hvis prisen på ost stiger med 50 pct., medens priserne for alle andre varegrupper forbliver uforandret, er det ganske klart, at det samlede pristal ikke skal stige med 50 pct., men med den procentdel, der er bestemt af ostens andel i det samlede budgets udgiftssum. Det er denne andel, budgettet giver os oplysning om. Det eneste afgørende er derfor den procentvise

sammensætning af budgettet. Derfor skal man have at vide, med hvilken procent de enkelte varer indgår i budgettet.

Hvis en vare, der kun udgør 1 pct. af budgettet, stiger med 50 pct., giver denne ændring sig naturligvis kun udslag i en stigning på 1/2 pct. i pristallet, forudsat at alle andre varer ikke stiger. Heraf vil man forstå, at den samlede budgetsum ikke er den afgørende, men den procent, hvormed de enkelte varer optræder i budgettet.

Men nu er det gamle budget afgået ved døden. Statistisk Departement står herefter overfor at skulle finde ud af, hvor stor prisbevægelsen har været fra juli til oktober. Udregningen sker selv-sagt på basis af det nye budget, idet man »kæder« det nye sammen med det gamle.

Hvis der har været en prisbevægelse på f. eks. 2 pct. op eller ned i dette tidsrum, så vil oktoberpristallet blive 313 eller 301 (mod i øjeblikket 307), idet 1 pct. svarer til ca. 3 points. Om prisbevægelsen kan der dog intet siges på forhånd. Man må derfor afvente udregningen. Men eet kan der siges: der vil blive spænding om udfaldet.

Nedenstående gengiver vi hovedposterne i Statistisk Departements udregning af det nye budget. Til sammenligning er den gamle udregning fra 1942 taget med.

	Nyt budget. kr.	Gammelt budget. kr.	I pct. af det nye. pct.	I pct. af det gamle. pct.
<b>Fødevarer tilsammen</b> . . . .	2721	2043	27,1	38,0
<i>Klæder, fodtøj, vask:</i>				
Klæder . . . . .	1042	306	10,4	5,7
Fodtøj, nyt . . . . .	165	73	1,6	1,4
reparationer . . . . .	72	70	0,7	1,3
Vask ude . . . . .	47	12	0,5	0,2
Sæbe . . . . .	49	26	0,5	0,5
Soda . . . . .	9	4	0,1	0,1
Rengøringsartikler . . . . .	42	44	0,4	0,8
Tilsammen . . . . .	1426	535	14,2	10,0
<b>Bolig tilsammen</b> . . . . .	787	587	7,8	10,9
<i>Brændsel og belysning:</i>				
Kul og koks . . . . .	201	114	2,0	2,1
Gas . . . . .	90	92	0,9	1,7
Elektricitet . . . . .	82	39	0,8	0,7
Petroleum . . . . .	4	1	0	0
Brænde . . . . .	30	36	0,3	0,7
Tørsv . . . . .	114	92	1,2	1,7
Ialt brændsel og belysning	521	374	5,2	6,9
<i>Skatter, kontingenter o. l.:</i>				
Skatter . . . . .	1130	395	11,3	7,3
Kontingenter o. l. . . . .	622	465	6,2	8,6
Ialt skatter og kontingenter	1752	860	17,5	15,9
<i>Andre udgifter:</i>				
A. Anskaffelse og vedligeholdelse . . . . .	497	140	4,9	2,6

**B. Spiritus, tobak, fortæring ude:**

	Nyt budget. kr.	Gammelt budget. kr.	I pct. af det nye. pct.	I pct. af det gamle. pct.
Vin og spiritus . . . . .	99	7	1,0	0,1
Tobak . . . . .	441	183	4,4	3,4
Fortæring ude . . . . .	132	49	1,3	0,9
Tilsammen B. . . . .	672	239	6,7	4,4

**C. Hygiejne, kulturelle udgifter:**

	Nyt budget. kr.	Gammelt budget. kr.	I pct. af det nye. pct.	I pct. af det gamle. pct.
Personlig pleje . . . . .	209	76	2,1	1,4
Læge, medicin m. v. . . . .	149	43	1,5	0,8
Bøger, aviser m. v. . . . .	152	97	1,5	1,8
Undervisning . . . . .	50	20	0,5	0,4
Porto, telefon, skrivesager . . . . .	66	28	0,6	0,5
Radio, teater m. v. . . . .	220	76	2,2	1,4
Tilsammen C. . . . .	846	340	8,4	6,3

**D. Transport:**

	Nyt budget. kr.	Gammelt budget. kr.	I pct. af det nye. pct.	I pct. af det gamle. pct.
Sporvogn . . . . .	36	22	0,4	0,4
Bil, jernbane, skib . . . . .	149	19	1,5	0,4
Cykel . . . . .	72	36	0,7	0,7
Tilsammen D. . . . .	257	77	2,6	1,5

**E. Iøvrigt:**

	Nyt budget. kr.	Gammelt budget. kr.	I pct. af det nye. pct.	I pct. af det gamle. pct.
Fremmed hjælp . . . . .	91	9	0,9	0,2
Gaver, velgørenhed . . . . .	191	82	1,9	1,5
Have og husdyr . . . . .	31	31	0,3	0,6
Diverse udgifter . . . . .	250	65	2,5	1,2
Tilsammen E. . . . .	563	187	5,6	3,5



### Dansk Jernbane Forbunds 50 års jubilæum.

Allerede den 21. oktober kom optakten til Dansk Jernbane Forbunds jubilæumsfestligheder, idet statsradiofonien denne dag ved en times udsendelse markerede 50 årsdagen. Udsendelsen var udarbejdet og tilrettelagt af forbundets mangeårige sekretær, Chr. Vejre. I høre billeder blev der givet et godt billede af forbundets spædste barn-dom, hvor kampen for at oprette en organisation ikke alene måtte føres udadtil, men også indadtil blandt kammeraterne. Man fik et indblik i den alvor, der lå bag situationen omkring 1917, hvor pladsopsigelsen fra det enkelte medlem blev deponeret i forbundet under dettes protest imod de urimelige lønningsforhold for tjenestemændene. Fra den sidste verdenskrigs svære år fik man en tydelig forståelse af den danske tjenestemandstiltværelse, som på en gang både var legal og illegal, en stilling, som prægede såvel høj som lav. Alt i alt en god udsendelse og en smuk indledning til de kommende festligheder.

Dagen før jubilæumsdagen, søndag den 22. måtte — af hensyn til, at man på fødselsdagen havde ønsket at samle landets tillidsmænd til en ekstraordinær kongres — udnyttes til reception, og det var en storslået hyldest, der på denne dag

og på den efterfølgende fra mange enkeltpersoner og institutioner blev vist overfor landets største jernbanemandsorganisation.

Det vil føre for vidt her at komme ind på at navngive de mange gratulanter, der mødte frem med blomster og gaver. Hele forbundets nyistandsatte mødelokale ved siden af kontorerne i Nyropsgade 27 var efterhånden et flor af blomster i alle efterårets smukke farver, og forbundets daglige ledelse ligefrem druknede i et væld af kostbare gaver, der strakte sig fra smukke vaser af forskelligt materiale til pragtfulde malerier o. l.

Men var optakten på de 2 forudgående dage et udtryk for en tak og hyldest, blev den smukke og festlige jubilæumskongres det ikke mindre. Håndværkerforeningens store sal var i dagens anledning pyntet med de nationers flag, med hvilke forbundet har et nært samarbejde med tilsvarende organisationer, som var repræsenteret på kongressen. Foruden kongresdeltagere var der indbudt en kreds af gæster, som omfattede repræsentanter for regeringen, Socialdemokratiet, De samvirkende Fagforbund, statsbanernes administration, samarbejdende organisationer i ind- og udland, forbundets æresgæster m. fl.



Forbundets forretningsudvalg og daglige ledere. Fra venstre: H. S. Hansen, Meldgaard Kristensen, L. Thorup (hovedkasserer), P. Madsen (forretningsfører), F. Bøtchiær (sekretær), J. K. F. Jensen (sekretær), I. C. Christensen, V. Hansen og N. A. Jensen.



Kongressen indledtes med en koncert af kapelmester Hj. Kofoed og hans orkester, hvorefter skuespiller ved Det kgl. Teater, Palle Huld fremsagde en prolog af forfatteren C. Stub Jørgensen. Prologen var underlagt musik, der begyndte med den gamle »Socialist March« og gik hen over en række kendte melodier indenfor arbejderbevægelsen for til sidst at slutte med »Danmark for Folket«.

Forretningsfører P. Madsen bød herefter kongressen med gæster velkommen og skildrede i en kort tale forbundets historie. Han fæstnede sig særligt ved årene omkring 1897—1899, hvor grundstenen til organisationen blev lagt, og fremhævede stærkt den indsats, der var ydet af pionererne, af hvilke man havde den glæde at se forbundets første formand, P. D. Pedersen, blandt jubilæumskongressens gæster. Efer forretningsførerens tale var der lurlblæsning, hvorefter ordet blev givet til en række af gæsterne.

Statsminister Hans Hedtoft bragte på regeringens og Socialdemokratiets vegne en lykønskning og tak til forbundet. Trafikminister Carl Petersen takkede på trafikministeriets vegne forbundets mange medlemmer for vel udført arbejde, såvel i fredens år, som — men ikke mindst — i besættelsens år. På Danske Statsbaners og egne vegne bragte generaldirektør E. Terkelsen en hilsen og lykønskning. Formanden for De samvirkende Fag-

forbund, Ejler Jensen, lykønskede og hilste jubilarerne fra de faglige organisationer. Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, der var repræsenteret ved de respektive formænd, takkede for godt samarbejde gennem årene ved Jernbaneforeningens formand, P. From Hansen. Fra udlandet blev der i taler givet udtryk for taknemmelighed overfor Dansk Jernbane Forbunds indsats i det internationale arbejde. For 3 af de største udenlandske organisationer, nemlig: ITF, Svenska Järnvägsmannaförbundet og Hollands Jernbaneforbund, blev lykønskningstalerne holdt af lokomotivførere, idet formanden for de engelske lokomotivmænd, Baty, talte for ITF, næstformanden for Svenska Järnvägsmannaförbundet, A. Nelgård, talte på svenske kammeraters vegne, og formanden for Hollands forbund, G. Joustra, bragte hollændernes hilsen og lykønskning.

Af dagens mange talere blev uden tvivl forbundets første formand, togfører P. D. Pedersen dagens midtpunkt. Med en kraft, som man næppe turde tiltænke en 87-årig, holdt han en smuk tale, hvori han ikke alene i velformede ord rettede en tak til forbundet og dets medlemmer samt de kammerater, han gennem årene havde arbejdet sammen med indenfor ledelsen, men også klart beskrev arbejdet i de vanskelige år, hvor kampen havde stået på for at skabe organisationen og give dens medlemmer fast grund under fødderne. Den stoute



Fra gratulanternes rækker. Fra højre: Statsminister Hans Hedtoft, finansminister H. C. Hansen, trafikminister Carl Petersen og generaldirektør E. Terkelsen.





Nordens repræsentanter. Fra venstre: E. Eliasson, Sverige, A. Nelgaard, Sverige, Gustavson, Sverige og M. Trana, Norge.

pioner blev med rette på det hjerteligste hyldet af kongressen.

Som kongressens eneste punkter på dagsordenen var udnævnelsen af 4 æresmedlemmer og uddelingen af 5 rejsestipendier, som udbetaltes af et legat, der var oprettet i anledning af jubilæet.

De 4 nye æresmedlemmer er: overbaneformand Fr. Ryvænge, Hellerup, togfører T. V. Skov, København, rangermester M. A. Dalager, Nyborg, og banebetjent S. Jørgensen, Næstved. Ved deres udnævnelse udtalte forretningsføreren en tak for den indsats, de hver især havde ydet indenfor organisationen, og foruden deres æresdiplom overrakte sekretær J. K. F. Jensen dem hver et indbundet eksemplar af forbundets festskrift, der var udarbejdet af sekretær Chr. Vejre.

Dagen sluttede med en storstilet fest i National-Scala, Holberghaven, hvori deltog hele kongressen samt endnu en del indbudte gæster, alle med damer.

## Den gensidige Forsikringsforening for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

### Skabstyperiforsikring.

Da det har vist sig, at der indenfor tyveriforsikringens område er en særlig risiko for vore medlemmer ved tyveri af beklædningsgenstande, som midlertidigt er anbragt i statsbanernes tjeneste- og opholdslokaler, har bestyrelsen for at bøde på de tab, der herved kan opstå, besluttet at udvide den såkaldte »Skabstyperiforsikring«, der omfatter genstande, som opbevares i aflåsede skabe på tjenestestedet, og for hvilken tillægspremien er kr. 2,00 årlig, til også at dække for tyveri af beklædningsgenstande tilhørende den forsikrede personlig og som stjæles, medens de midlertidigt er anbragt i lokaler og opholdsrum, uanset sædvanlige krav om lokalets aflåsning.

Det bemærkes, at ethvert tyveri må være anmeldt til politiet, for at erstatning kan ydes.

## International køreplanskonference.

På den internationale køreplanskonference i Brighton er der for Danmarks vedkommende truffet følgende aftaler om de internationale togs løb i sommeren 1950 (fra maj at regne).

### I. Det sydlige og vestlige udland over Padborg.

De tre hovedtog: Nord-Express, Skandinavien—Holland(—England)—Express og Skandinavien—Svejts—Italien-Express kommer i det væsentlige til at løbe i samme planer som for tiden og med samme afgang- og ankomsttider fra henholdsvis til København (praktisk talt også fra/til Stockholm og Oslo). Skandinavien—Svejts-Express vil dog blive væsentlig fremskyndet gennem Tyskland og videre sydpå, således at transporttiden til/fra Svejts afkortes med 2—3 timer og til/fra Roma med 2½ henholdsvis 4 timer. Ankomsten til Roma bliver kl. 7,40 (mod nu kl. 10,05), og afgang fra Roma bliver kl. 23,05 (mod nu kl. 19).

Togene får bl. a. i Milano nye tilslutninger til/fra Genova og Torino. For Nord-Express' vedkommende er der allerede nu fra oktober sket en god afkortning; yderligere fremskyndelse vil dér antagelig være afhængig af muligheden for afkortning af opholdene for pas- og toldundersøgelsen i Flensborg. Denne mulighed undersøges videre i de kommende måneder.

Køreplanen for de internationale tog i sommeren 1949 måtte fastlægges, før man havde viden om den lettelse i valutatilfordelingen til rejser til forskellige lande, som blev indført i foråret. Den blev derfor i de stærke rejsemåneder i sommer ganske utilstrækkelig med hyppigt meget stærkt fyldte tog, betydelige forsinkelser og andre ulemper for de rejsende. Arbejdet på køreplanskonferencen har derfor i høj grad samlet sig om at få planlagt de fornødne supplerende tog og nye forbindelser. Dette gælder så meget mere, som det næste år er »helligt år« i Roma, hvad der må ventes at give mange rejser fra hele Skandinavien til Italien og i særlig grad, hvis der skulle blive frigivet rejsevaluta fra Danmark til Italien inden næste sommer.

Der er aftalt følgende nye tog:

#### 1. Skandinavien—Belgien(—England)—Frankrig.

Fra Paris kl. 8,40 (Bruxelles kl. 13,30), i København H kl. 14,00 næste dag.

Fra København H kl. 18,45, i Bruxelles næste dag kl. 18,58 og i Paris kl. 22,58.

Togene løber daglig fra 10. juni til 10. september.

#### 2. Skandinavien—Holland(—England)—Express.

Fra London kl. 9,30, Hoek v. Holland kl. 19,33, i København H næste dag kl. 17,00.

Fra København H kl. 13,00, i Hoek v. Holland næste dag kl. 10,32, i London kl. 21,15.

Togene løber daglig fra 1. juli til 2. september.

#### 3. Skandinavien—Svejts—Italien-Express.

Fra Roma kl. 19,00, fra Basel næste dag kl. 14,50, i København H 2. dag kl. 17,00.

Fra København H kl. 15,20, i Basel næste dag kl. 17,00 og i Roma 2. dag kl. 11,00.



Togene antages at skulle løbe fast 2 gange ugentlig og derudover efter behov (navnlig for større samlede rejseselskaber). Endelig aftale herom træffes senere, når forholdene er mere afklarede.

For alle tre suppleringsstog gælder, at de gennemgående personvogne (1. klasse og fællesklasse) mellem henholdsvis Frankrig, Holland og Svejts—Italien og Danmark kun føres til henholdsvis fra Nyborg, idet vi af hensyn til godsvognsbefordringen mellem landsdelene ikke tør belaste Storebæltsoverfarten med flere gennemgående personvogne. Tiderne ved Storebælt er imidlertid for alle tre togpars vedkommende for omstigning til/fra færge (som i dansk indenlandsk færdsel bortset fra lyntogene).

I det ordinære Hollandstog (fra København H kl. 22,33, i København H kl. 6,10) indsættes der dernæst 2 personvogne 1. og fællesklasse, der gennemføres mellem København H og henholdsvis Milano-Venezia og Milano—Genova. Der skabes derved en ny forbindelse, foruden til Svejts også til Roma (fra København H kl. 22,33, i Roma 2. dag kl. 22,40, fra Roma kl. 7,00, i København H 2. dag kl. 6,10).

Den ordinære Svejts—Italien-Express (fra København H kl. 10,40) får ved omstigning i Karlsruhe en ny gennemgående forbindelse over Strassbourg til Nice (ank. 2. dag kl. 7,48), altså en kortere, mere direkte (og antagelig en del billigere) rute mellem Norden og Revieraen end over Paris og med kun een bekvem omstigning undervejs.

II. Tyskland (lokalt) og Østrig.

Af hensyn til den antagelig stigende trafik mellem Skandinavien og de vestlige zoner i Tyskland tilvejebringes der i Flensborg forbindelse mellem vort hovedtog i indenlandsk færdsel (tog 25, afg. København H kl. 8,40, og tilsluttende tog fra Jylland i Fredericia) og et tog, der når Hamburg kl. 22,05 og Köln næste morgen kl. 6,12, og i modsat retning til vort hovedtog 58 (København H ank. kl. 18,03 og tilsluttende tog fra Fredericia mod nord og vest) fra et tysk tog, der kører fra Hamburg kl. 6,48 (fra Köln aftenen før kl. 22,46). Der bliver gennemgående vogne 1. klasse og fællesklasse mellem Fredericia og henholdsvis Köln og Wien, idet der i Hamburg foruden tilslutning til Vesttyskland også fås forbindelse til/fra Wien. I denne sidste forbindelse gennemføres foruden personvognen en sovevogn 3 gange ugentlig. Med afgang fra Wien kl. 7,30 og ank. dertil kl. ca. 22, er denne forbindelse i særlig grad forbedret, bl. a. derved, at der kun bliver een nat undervejs mod nu 2.

III. Tyskland og landene derudover via Gedser—Warnemünde.

Ingen forandringer. Trafikken berettiger foreløbig ikke til udvidelse.

IV. Danmark—Sverige—Norge.

»Skandia-pilen», der blev etableret sidste sommer med løb Malmö—Oslo (og med tilslutning fra/til København) tre gange ugentlig, vil i den kommende som-

mer i perioden 10. juni—27. august blive indsat som dagligt tog (afg. København H kl. 13,00, ank. Oslo kl. 22,50. Afg. Oslo kl. 7,43, ank. København H kl. 17,20). Endvidere dubleres i sommertiden de fire hovedtog over strækningen fra Göteborg sydpå, delvis også på færgeruten Helsingør—Hälsingborg og strækningen Helsingør—København, hvorved der bl. a. skaffes en stærkt ønsket mulighed for udvidelse af antallet af sovevogne mellem Oslo og København.

Morgentoget fra København kl. 7,05 til Göteborg—Oslo afsendes i tiden 10. juni—27. august først kl. 7,30 med samme ank. til Oslo som nu kl. 19,45.

Om den lokale sejlads Helsingør—Hälsingborg og København—Malmö vil der senere blive truffet definitiv afgørelse.

V. Englandsforbindelsen via Esbjerg—Harwich.

Ingen ændringer i den *nugældende* plan, der bl. a. sikrer »Engländeren» overførsel med særlig færge på Storebælt.

Der bliver sejlads som sidste sommer (6 gange ugentlig i den egentlige sommertid i hver retning).

Der blev i øvrigt på konferencen gennemført en lang række forbedringer i tiderne for de internationale tog Europa over og i de direkte løb mellem landene af gennemgående vogne. Told- og pasundersøgelsen ved grænserne søges i stigende grad overført til at foregå undervejs i vognene, således at såvel opholdene ved grænserne som ulemperne for de rejsende bliver de mindst mulige.

Forslag til lov om midlertidigt løntillæg til statens tjenestemænd m. fl.

Finansminister H. C. Hansen fremsatte Onsdag d. 5. oktober følgende lovforslag i folketinget:

§ 1.

Der ydes i perioden 1. oktober 1949 til 31. december 1950 et midlertidigt løntillæg til statstjenestemænd m. fl., som oppebærer reguleringstillæg i henhold til reglerne i lov nr. af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd.

§ 2.

Stk. 1. For tjenestemænd fastsættes det midlertidige tillæg til følgende årlige beløb:

Samlet årlig pensionsgivende lønning	Giftede mænd og dermed ligestillede, jfr. tj. § 92, stk. 1	Andre tjenestemænd over 40 år	Alle øvrige tjenestemænd
under 1 500 kr. ...	28 pct.	25 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> pct.	18 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> pct.
1 500— 4 499 » ...	420 kr.	380 kr.	280 kr.
4 500— 5 999 » ...	462 »	418 »	308 »
6 000— 7 499 » ...	504 »	456 »	336 »
7 500— 8 999 » ...	546 »	494 »	364 »
9 000—10 499 » ...	588 »	532 »	392 »
10 500—11 999 » ...	630 »	570 »	420 »
12 000 kr. og derover	672 »	608 »	448 »



Stk. 2. Til pensionister og tjenestemænd på ventepenge ydes tillægget med følgende årlige beløb:

Pension (ventepenge) jfr. tj. § 97, stk. 1	Gifte mænd og dermed ligestillede, jfr. tj. § 92, stk. 1	Andre pensionister over 40 år	Alle øvrige pensionister
under 1 500 kr. ...	22 pct.	19 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> pct.	14 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> pct.
1 500— 4 499 > ...	330 kr.	290 kr.	220 kr.
4 500— 5 999 > ...	363 >	319 >	242 >
6 000— 7 499 > ...	396 >	348 >	264 >
7 500— 8 999 > ...	429 >	377 >	286 >
9 000—10 499 > ...	462 >	406 >	308 >
10 500—11 999 > ...	495 >	435 >	330 >
12 000 kr. og derover	528 >	464 >	352 >

Stk. 3. Stiger det i statstjenestemandsløvens § 91 omhandlede detailpristal for januar eller juli 1950 udover 309, nedsættes de i stk. 1 og 2 nævnte tillæg med et til 1 portion reguleringstillæg, jfr. tjenestemandsløvens § 92, stk. 2, og § 93, stk. 1 og 2, svarende beløb.

Stk. 4. For samlevende ægtefæller kommer reglerne i statstjenestemandsløvens § 93, stk. 2, til tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Reglerne i statstjenestemandsløvens § 95 finder tilsvarende anvendelse med hensyn til det i nærværende lov omhandlede løntillæg.

Tillægget udbetales med <sup>1</sup>/<sub>12</sub> månedlig forud sammen med lønningen (pensionen, ventepengene).

Stk. 7. Tillægget kan ikke medregnes i det beløb, på hvilket der i henhold til tjenestemandsløvens § 34 kan gives forskrivning.

§ 3.

Stk. 1. De foran omhandlede bestemmelser finder tilsvarende anvendelse med hensyn til tjenestemænd, pensionister m. fl. i folkeskolen og folkekirken, som oppebærer reguleringstillæg efter reglerne i tjenestemandsløvens kapitel 5, og de deraf følgende udgifter afholdes på tilsvarende måde som fastsat med hensyn til reguleringstillægget i lov nr. 414 af 12. juli 1946 samt lovene nr. 417 og 418 af 12. juli 1946.

Stk. 2. I de i statstjenestemandsløvens § 97, stk. 2, omhandlede tilfælde, hvor der oppebæres tillæg til honorarer m. v., ydes der i perioden 1. oktober 1949—31. december 1950 et midlertidigt tillæg på 3 pct. af honorarbeløbet. Dette tillæg bortfalder ligeledes, hvis pristallet stiger udover 309. På tilsvarende måde forholdes med de i § 103, stk. 2 og § 109 i lov nr. 279 af 9. juni 1948 om valg til rigsdagen omhandlede tillæg.

§ 4.

Denne lov træder i kraft den 1. oktober 1949. Samtidig ophæves lov nr. 437 af 30. oktober 1948 om midlertidigt løntillæg til statens tjenestemænd m. fl.

»Vejlekassen«.

For et månedligt bidrag på 1 kr., som fradrages på lønningslisten, udbetaler »Vejlekassen« omgående ved død et beløb, der beregnes efter indmeldelsesalderen.

Dette beløb er for tiden: 1060 kr. — 570 kr.

Kontingentfrihed fra 70 års alderen, for tiden over 2000 medlemmer, og dette tal stiger år for år.

For dette beskedne månedlige kontingent er det altså en virkelig hjælp, »Vejlekassen« yder i den situation, hvori vi alle før eller senere kommer.

Om få år vil man atter kunne foretage yderligere forbedringer af forsikringsbetingelserne, stadigvæk uden at forhøje kontingentet.

Opsparet formue henvend 3 millioner kr.

Arlig formuefremgang ca. 100 000 kr.

Arlig renteindtægt ca. 130 000 kr., som stadig vil stige.

Arlig udbetaling til dødsfald ca. 200 000 kr., og dette tal vil være stigende.

Medlemstal over 21 000.

Allerede nu ligger »Vejlekassen«s ydelser så langt over andre lignende foretagenders, at det er en god gerning ikke alene selv at indmelde sig, men også at formå kammerater til indmeldelse.

Eneste betingelse: ikke fyldt 40 år.

Målet er:

Hele statsbanefolket med ægtefæller medlemmer af »Vejlekassen«.

Nærmere oplysning fås hos de lokale tillidsmænd og hos kassens forretningsfører, adresse København H (kan sendes som tjenestesag ufrankeret i åben konvolut.)

»Vejlekassen« ejes af medlemmerne uden nogen afhængighed af andet selskab, den ledes af organisationerne, og hele udbyttet kommer medlemmerne til gode.

Styrelsen.

Rettelse.

I artiklen »Tjenestetidsreglerne eller kan man nu forstå det« under »fra medlemskredsen« i nr. 14 har sætternissen været på spil og foretaget forandringer, som måske kan give anledning til misforståelse, hvorfor vi skynder os at korrigerer fejlen.

På side 202, spalte 1, 5. afsnit, 1. linie, skal der stå: man må erkende, at et krav o. s. v. På side 203, 1. spalte, 6. afsnit, 3. linie, skal der stå: uvidenhed, der rådede i 1. distrikts o. s. v.

Samtidig beder forfatteren til artiklen os om at meddele følgende rettelse: Side 203, 1. spalte, 4. afsnit, næstsidste linie, skal nr. 18 rettes til nr. 13.

Red.







## Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

### Uddeling af understøttelse.

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50—100 kr., der kan søges:

1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af lokomotivmænds enker.
4. Af forældreløse børn under 18 år efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningssekemaer kan fås på foreningens kontor; de må senest den 15. november være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom midt i december.

## Københavnske afdelinger.

### Arrangementer i november.

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45's festudvalg indbyder til ande- og gåsespil for medlemmer med damer torsdag d. 10. ds. kl. 20,00 i Ny Ravnsborg, Vester Fælledvej 82.

De samme afdelingers oplysningsudvalg indbyder til en ekskursion til Jægersborg Dyrehave under kyndig vejledning af zoologen Carl Weismann mandag d. 7. ds. Afg. fra Kh. med tog 625 kl. 9,25.

Medbragt frokost spises hos Peter Liep kl. 12, og ekskursionen fortsættes til kl. 14.

Der garanteres en interessant og lærerig tur, som gennemføres uanset vejret.

Foredrag afholdes torsdag d. 17. ds. kl. 19,30 i festsalen på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Finansminister H. C. Hansen taler om marshallhjælpens betydning for landets økonomi og om devalueringen.

Stor tilslutning forventes til alle 3 arrangementer.

Medlemmer fra provinsen med damer er velkomne.

## »Jubilæumsforeningen« for lokomotivførere i 1. Distrikt.

Jubilæumsfesten afholdes tirsdag den 22. november kl. 12,00 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10.

Prisen pr. deltager er 20 kr.

Pensionister 15 kr.

Meddelelse om deltagelse i festen sendes til C. E. Johansen, Vigerslev Alle 19, Valby.

Indtegningen slutter den 15. november.

20 gr. smørmærker skal medbringes.

## Påskønnelse.

1. Distrikt har overfor lokomotivfører A. Møllebro, Helgoland, udtalt sin anerkendelse i anledning af, at han under kørsel med tog 1543 den 10. juli d. å. opdagede en solkurve i hovedsporet på Stenløse station og ved denne lejlighed udviste god agtpågivenhed, hvorfor der er udbetalt ham en dusør på 25 kr.

## Oplysningsarbejdet.

A/S Vognfabrikken Scandia i Randers har i mange år været leverandør af alle mulige typer jernbanevogne til Danske Statsbaner og privatbaner her i landet.

Fra den første personvogn Scandia byggede og til i dag er der sket en rivende udvikling, og når det personvognsmateriale, statsbanerne i nutiden byder de rejsende, må siges at være godt og komfortabelt, har Scandia lov til at tage sin del af æren herfor.

Landsoplysningsudvalget har fundet, at det må være af interesse for lokomotivmændene at se denne virksomhed i arbejde, og ved venlig imødekommenhed fra fabriksledelsens side er et besøg arrangeret. Dette vil finde sted onsdag den 16. november kl. 14,00.

Under hensyn til, at det er begrænset, hvor mange der kan deltage, gælder indbydelsen i første omgang lokomotivpersonalet i 2. Distrikt.

Deltagerne bedes møde nævnte dato kl. 13,45 ved indgangen for derefter samlet at begive sig til fabrikkens marketenderi, hvor der vil blive lejlighed til at nyde en kop kaffe, medens forskellige orienterende oplysninger bliver givet.

Det tager ca. 20 minutter at spadserer ud til Scandia fra Randers station, men til oplysning tjener, at der fra torvet kører omnibus, som passerer lige forbi fabrikkens.

Af hensyn til arrangementet bedes de til afdelingerne i 2. Distrikt fremsendte tegningslister snarest efter den 5. november indsendt til foreningens kontor.

p. u. v.

S. Suneson.

## Taksigelse.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører A. H. Boysens død og begravelse.

Anna Boysen,  
Solgaarden, Kolding.

## Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 12. november frabedes. Er bortrejst.

Lokomotivmester M. T. Appel, Frederikshavn.

## Betaling for overarbejde og vederlag for mistede fridage.

På foranledning af en henvendelse fra centralorganisationerne I og II har finansministeriet tiltrådt, at den for tiden indtil 30. september d. å. midlertidigt foretagne ekstraordinære forhøjelse af de fastsatte satser for overarbejdsbetaling og for mistede fridage forlænges til og med 31. marts 1950. Betalingen bliver derfor fortsat for vore medlemmer således:

	Betaling for overarbejde	Vederlag for mistede fridage
lokomotivførere, elektroførere og motorførere: .....	kr. 4,65	kr. 37,20
lokomotivfyrbødere ..	» 4,25	» 34,00





Forflyttelse efter ansøgning fra 15-10-49.

Lokomotivfyrbøder A. C. Dinesen, Padborg, til Haderslev.

Forfremmelse pr. 1-11-49.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- A. K. F. Larsen, Korsør, i Korsør.
- S. A. Martinsen, Kalundborg, i Nykøbing F.
- H. A. Nielsen, Brande, i Nykøbing F.
- A. Petersen, Fredericia, i Tønder.
- A. Clausen, Aarhus, i Haderslev.
- P. Grønning, Nyborg, i Varde.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-11-49.

Lokomotivførerne:

- S. J. Madsen, Tønder, til Korsør.
- K. J. Engstrøm, Brande, til Hillerød.
- R. A. Payne-Jensen, Tinglev, til Langaa (med ophør af funktion som depotforstander).
- K. Svendsen, Assens, til Nyborg.
- T. G. Hansen, Randers, til Assens.
- J. Ourø Jensen, Nykøbing F., til Næstved.
- V. M. Kantsø, Nykøbing F., til Næstved.
- E. Seitzberg, Korsør, til Nyborg.
- J. P. Kjærsgaard, Korsør, til Nyborg.
- S. A. Madsen, Assens, til Nyborg.
- H. V. Larsen, Tønder, til Korsør.
- J. H. S. Møller, Haderslev, til Assens.
- P. E. Paulsen, Struer, til Skive.
- B. Berg, Holstebro, til Struer.
- C. J. Clausen, Herning, til Holstebro.
- K. K. Knudsen, Varde, til Herning.

Tildeling af hvervet som depotforstander.

Lokomotivfører P. F. Mikkelsen, Skive, i Skive.

Afsked.

- Lokomotivfører A. H. Hansen, Faaborg, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-11-49.
- Lokomotivfører K. Kristensen, Langaa, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-12-49.
- Lokomotivfører E. K. H. V. Jensen, Kh. Gb., efter ans. p. pr. af alder med pension fra 31-1-50.
- Lokomotivfører C. A. Olsen (Rorup), Kalundborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension 31-1-50.

Dødsfald.

Lokomotivfører V. C. Nielsen, Fredericia, den 19-10-49.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivførere:

- J. J. Jensen, Silkeborg, den 17-9-49.
- P. H. N. Pedersen, København, den 22-9-49.
- T. A. T. Bærentzen, København, den 1-10-49.
- N. E. Nielsen, Vordingborg, den 15-10-49.

## Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

- Korsør: Formandens adresse rettes til: Helenevejs Forlængelse.
- Næstved: Kassererens adresse rettes til: Maagevej 7.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

- Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til: E. Meng, Klokketøbergade 24, 1. th.

## Byttelejligheder.

En moderne 3 $\frac{1}{2}$  værelses lejlighed søges i Aarhus eller omegnskommune. I bytte kan gives en moderne 3 værelses 1ste sals lejlighed i pænt villakvarter i Odense. Centralvarme, bad, varmt vand og stor altan.

Værkmester O. O. Andersen,  
DSB centralværkstedets træværksted,  
Aarhus.

2-vær. lejlighed i Niels Juelsgade 66, Aarhus ønskes byttet med tilsvarende i København.

Remisearbejderaspirant J. E. Nielsen,  
P. Skramsgade 3, 2., K.

## Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-10-49.  
pens. lokomotivførere:

- H. P. Jensen, Slagelsevej 29, Kalundborg.
- C. P. Hansen, Nyvangsvej 34, Odense.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-11-49.  
pens. lokomotivførere:

- S. Hvass, Villavej 6, Langaa.
- E. V. Jørgensen, Pr. Valdemarsvej 11, Odense.
- M. L. Mørck, Kongens Bastionsvej 9, Nyborg.
- S. P. Sørensen, Kathrinedalsvej 43, 1., mf. th., Vanløse.
- J. E. Elmue, Kildemarksvej 54, Næstved.
- J. K. P. Jensen, Malthe Bruunsvej 8 3. tv., F.
- T. V. Johansen, Artillerivej 58, st. th., S.

## Statsbanepersonalets biblioteker.

Nye bøger.

Sj.-Palst.	Jyll.-Fyn	
20966	21575	Lehmann, Rosamund: Zigøjnerbarnet.
20967	21737	Frey, Ruby Frazier: Rød Morgen.
20968		Byskov, J.: Oplevelser og Betragtninger.
20969	21370	Bruff, Nancy: Frosne Sjæle.
20970	21744	Linnemann, Willy August: Mit Land laa i Mørke.
20971	21748	Slaughter, Frank G.: Generalens Testamente.
20972	21733	Bjerregaard, Hans: Tiden og Drømmen.
20973	21735	Enevold, Karen: Glasbaaden.
20974	21742	Haagensen, Inge Vi ser aldrig det hele.
20975		Perler i dansk Digtning med et Forord af Jacob Paludan.



Den gensidige Forsikringsforening for  
Tjenestemænd ved Statsbanerne.



tegner følgende forsikringer:

BRAND-, TYVERI-, FAMILIEANSVAR-,  
GRUNDEJER- og VANDSKADE

Kontor: Niels Brocksgade 1, København V. Tlf. C. 645.

Lave præmier — kulante skadeafgørelser — uoverensstemmelser afgøres ved voldgift.

Fortegnelse over vore tillidsmænd.

2. distrikt:

- Aalborg: Overtrafikass. R. M. Henningsen, Væverens Vej 22. Pakmester V. Fagerstrøm, Priorsgade 17.
- Aarhus: Håndværker L. Lydersen, Skanderborgvej 4. Håndværker M. Jørgensen, Villadsensvej 3, Riisskov. Togfører J. C. Steenskov, Sdr. Ringgade 42:
- Brande: Portør Aa. Bent Jensen, Sabros Alle 6.
- Esbjerg: Lokomotivfører L. Bendixen, Blichersalle 26. Stationsbetjent A. P. Christensen, stationen. Remiseformand H. Vaarmark, Knudsgade 14, 2.
- Fredericia: Pakmester H. Andersen, Vesterdalsvej 16. Lokomotivfører A. Henriksen, Fasanvej 11. Overtrafikassistent J. C. Michelsen, 6. Julivej 40.
- Frederikshavn: Overportør E. Laage Nielsen, Kløvervej 2 a.
- Herning: Stationsbetjent J. M. Jensen, Th. Nielsensgade 38.
- Hjørring: Overportør A. B. Jensen, Bistrupvej 31.
- Hobro: Overportør J. S. Schødt, Møllevangen 1.
- Holstebro: Stationsbetjent H. H. Højrup, Viborgvej 15.
- Horsens: Portør K. T. Skovgaard, N. Juelsgade 1.
- Kolding: Overportør S. C. N. Hansen, I. L. Hansensvej 12.
- Langaa: Remisearbejder Chr. Christensen, »Rosa«, Søvej 14. Overportør L. J. Nielsen, »Elmely«.
- Lunderskov: Banearb. H. M. L. Nielsen, Storegade.
- Nyborg: Håndværker K. F. Larsen, Sprotoften 14, 2., th.
- Odense: Overportør P. C. Skovning, Vinkældervej 6 a.

- Padborg: Togbetjent K. O. Larsen, Frøsløvvej. Lokomotivfyrbøder Aa. Rundquist, Frøsløv pr.
- Randers: Togfører Aa. Hansen, Skolevej 8. Togbetjent R. V. Jensen, Nyvangsvej 32 b.
- Silkeborg: Banebetjent K. Christensen, Ørnsøv. 11. Trafikassistent V. S. Hansen, Færgegaarden 9.
- Skanderborg: Overport. P. J. Pedersen, Østergade 5, 1.
- Skjern: Overportør Aktor A. Andersen, Bredgade 93.
- Struer: Vognopsynsmand N. C. Jensen, Gim-sing pr. Pakmester V. Makhholm, Søndergade 56. Togfører N. Nielsen Kieler, Søndergade 39.
- Sønderborg: Togbetjent K. V. Petersen, Skrænten 4.
- Tønder: Lokomotivfører E. N. R. Johansen, Vid-dingherredsgade 33.
- Varde: Overport. J. K. Kjærgaard, Gellerupv. 3.
- Vejlø: Portør L. F. Hansen, Søndermarken, Ankersborg.
- Vejen: Trafikassistent A. A. Friis, stationen.
- Viborg: Overportør Victor Madsen, stationen.

1. distrikt:

- Gedser: Overtrafikassistent E. J. Jørgensen, stationen.
- Helsingør: Portør Aa. Kruse Thomsen, Esromv. 25.
- Holbæk: Overportør N. O. Christensen, Henriettevej 7.
- Korsør: Matros Kaj Huscher, Nyvej 28.
- Nykøbing F.: Rangerformand Aage Pedersen, Hans Ditlevsgade 31.
- Næstved: Overportør K. O. Hansen, Peder Bodilsvej 12.
- Ringsted: Portør O. P. Hansen, stationen.
- Roskilde: Overportør Th. Jørgensen, Munkesøv. 8.
- Slagelse: Overtrafikassistent C. H. Elvensø, stationen.

København:

- Portør S. Therkildsen, Godthaabsvej 196, 2., København F. Værkstedsarb. O. la Cour Petersen, V. A. Borgensvej 4, 1. tv., SV.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.