



NO 16

20. november 1949

49. årgang

Centralorganisation I.

*Statstjenestemændenes Centralorganisation I
runder 40-års dagen for sin stiftelse.*

Den 26. november 1909 oprettede Dansk Jernbaneforbund, Toldroersbetjentforeningen af 1904, Postfunktionærernes Fællesorganisation i forbund med Landpostbudenes Centralforening og Fællesforeningen for Telegrafvæsenets 1.—7. lønningsklasse (De tre sidste hører i dag under Dansk Postforbund) en sammenslutning, som man kaldte Centralorganisationen for de fire Civiletater (Funktionærklasserne).

Med en begrænsning af tilgang til foreningen, som kun omfattede organisationer indenfor de fire civiletater — og endog ikke dem alle — søgte man gennem dette samarbejde hos de forskellige ministerier at nå bedre forståelse for forhandlingsretten mellem organisationerne og de respektive administrationer. Den første opgave blev da også med dette formål for øje en skriftlig henvendelse til konsejlspræsidenten, forsvarsministeren, indenrigsministeren og trafikministeren med anmodning om en forhandling om spørgsmålet. Samtidig rettedes en opfordring til den allerede stiftede centralorganisation for embedsklasserne om at stille et lignende krav, så man i fællesskab kunne opnå det ønskede.

Målet blev nået under en forhandling den 25. januar 1910, som blev optakten til forhandlingsreglerne af 4. maj s. å. Reglerne blev dog senere ændret dels på grund af visse mangler, dels fordi tiden og udviklingen har stillet krav derom.

Men med denne ret gik den nystiftede organisation ud i livet, og dens næste opgaver blev ganske naturligt i første omgang at arbejde for at bedre de lønmæssige vilkår for sine medlemmer, fordi der her var et punkt af fælles interesse og fordi netop prisstigninger prægede de efterfølgende år.

Som for andre organisationer mødte der også centralorganisationen en vanskelig tid. Den første verdenskrigs udbrud blev bestemmende for de kommende muligheder for gennemførelse af tiltrængte forbedringer for tjenestemændene, og om end visse befolkningsgrupper havde en opgangstid, som uvægerlig gav sig udslag i nogen bitterhed hos tjenestemændene, måtte den sædvanlige resignation hos denne samfundsgruppe atter have indflydelse.

Det økonomiske pres blev imidlertid for hårdt, og skønt et delvis modtaget afslag i januar 1915 på en anmodning om et dyrtidstillæg og betaling for en del af det overarbejde, der dengang var almindeligt, og for mistede fridage, rettede organisationen igen i maj s. å. en henvendelse til regeringen med tilsvarende krav, og opnåede denne gang et resultat — om end beskedent — i form af »dyrtidshjælp».

Resultatet var som nævnt beskedent, men også langt fra tilfredsstillende, og med de stadig stigende priser så man sig nødsaget til også i 1916 at stille krav om et dyrtidstillæg, denne gang på et noget større beløb. Resultatet blev loven af 17. april 1916, der gav de gifte tjenestemænd 180 kr. og de ugifte 90 kr. for året 1916. Samtidig opnåedes en supplerende af tillægget i

1915, som kun var udbetalt til 31. juli, men nu blev forlænget til 31. december.

Således med i den kamp, der dengang var nødvendig for alle tjenestemandorganisationer for at få dækning for de økonomiske byrder, blev de fire organisationers sammenslutnings fortsatte opgaver at kæmpe for flere penge til medlemmerne. Men også andre problemer beskæftigede centralorganisationens bestyrelse, og skønt der indenfor jernbaneorganisationerne allerede i 1915 var stillet forslag om bedre arbejdstidsforhold, tog man efter verdenskrigens afslutning på baggrund af de eksisterende muligheder for en 8 timers arbejdsdag spørgsmålet om generelle tjenestetidsregler op til behandling. Resultatet — tjenestetidsreglerne af 1919 — blev dog til trods herfor noget lokalt præget.

Den struktur, centralorganisationen har i dag, gennemførtes i 1921. En rekonstruktion dengang åbnede adgang for medlemsskab for samtlige tjenestemandorganisationer også fra andre etater end de fire nævnte.

Efter denne udvidelse voksede ganske naturligt problemerne og dermed arbejdet indenfor organisationen. Om end dens mål var en stadig forbedring og centralisering af tjenestemæn-

denes løn- og arbejdsvilkår, blev antallet af grænseproblemer større, og kravene til organisationens ledende mænd steg tilsvarende med hensyn til indsigt i de trods alt mange gange forskellige forhold under de enkelte etater.

De store opgaver blev dog fortsat hovedpunkterne i det daglige arbejde, men efterhånden som respekten for fagorganisationerne som et samfundsnyttigt gode voksede, blev arbejdsmulighederne også bedre.

De første år som »den store centralorganisation« blev dog ingenlunde en tid, hvor ledelsen kunne sidde med hænderne i skødet. Tyvernes berømte sparekniv skulle nok give stof til arbejde, og den senere tjenestetidskommission af 1934 bragte ligeledes problemer for de valgte forhandlere, og skønt det må siges, at resultaterne her var »magre« for lokomotivmændene, skal det indrømmes, at centralorganisationen løste det berettigede krav om afskaffelse af den urimelige tjenestetidsnorm på 260 timer.

Med tilslutning af 30 organisationer og et samlet medlemsantal på ca. 30 000, har Centralorganisation I stadig store opgaver med den fællesinteresse, der er gældende for statens tjenestemænd på mange områder. Men også op-



Centralorganisation I's forretningsudvalg.

Fra venstre: J. K. F. Jensen, Kaj Olsen, A. Holde, E. Greve Petersen, Hjalmar Jensen, A. C. Petersen, A. Schytt Larsen, Karl Holton og Peter Madsen.

gaver af mere lokal interesse for de enkelte tilsluttede organisationer bliver ofte genstand for behandling indenfor sammenslutningen.

Af de senere års resultater skal nævnes lønningsloven af 1946 og tjenestetidsreglerne, som netop i denne tid bliver indføjet i de eksisterende kørselsfordelinger og turlister. Det grundlag — forhandlingsretten — der blev det stiftende i 1909, har opnået en betydelig forbedring gennem den udvidede forhandlingsret, der ligger i samarbejdsudvalg ved statens virksomheder.

For at gennemføre det fornødne oplysningsarbejde også blandt medlemmerne i de små organisationer, for hvem midler og materiale til oprettelse af selvstændige kursus ikke er til stede, stiftede CO I for første gang i jubilæumsåret et tillidsmandskursus, hvortil man opnåede god tilslutning, og som blev gennemført med stor succes.

Med undtagelse af perioden 1910—1917, hvor CO I's formand var den daværende formand for Dansk Postforbund, H. V. Jensen, har Dansk Jernbane Forbund's forretningsfører stået som formand. Fra stiftelsesdagen til 1910 var det Chr. Nielsen og fra 1917 til 1942 Charles Petersen; han afløstes af Th. Petersen, der på grund af sygdom kun fik en ganske kort periode, i hvilken endda Dansk Lokomotivmands Forening's formand, Soph. Jensen, der på det tidspunkt var centralorganisationens næstformand, fungerede størsteparten af tiden. Den nuværende formand, P. Madsen, der ligeledes er forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund, overtog posten i 1948.

Formålsparagrafen i centralorganisationens vedtægter giver udtryk for, at organisationen skal styrke sammenholdet mellem etaternes personale uden hensyn til klasseinddelingen for derved at virke hen til den størst mulige ligestilling mellem etaterne indbyrdes og mellem de enkelte etaters personaler samt til fremme af samarbejdet med andre faglige organisationer. Disse opgaver har det ligeledes været muligt for CO I at løse gennem årene, og vort ønske for jubilaren skal være, at den fortsat vil være styrken i de tilsluttede organisationers bestræbelser for at opnå bedre leve- og arbejdsvilkår for sine medlemmer.

Værn Vore Værdier:

Brandskader hæmmer genopbygningen!

Elektriske nærtrafikvogne.

Gennem et lille tidsskrift med titlen »Ambolten» har Aktieselskabet Frichs, Aarhus, i det sidste års tid udsendt forskellige tekniske oplysninger vedrørende arbejdet indenfor virksomheden og samtidigt i korte artikler skildret fabrikkernes udvikling. I det sidste nummer af »Ambolten» finder vi nedenstående skildring af vognene ved den elektrificerede københavnske nærtrafik, og med den interesse denne har for vore medlemmer, finder vi anledning til at bringe den i faksimile.

I begyndelsen af trediverne afsluttedes en undersøgelse vedrørende Københavns nærtrafik med det resultat, at man ikke med de forhåndenværende driftsmidler fortsat kunne klare den voksende trafik, og at ren elektrisk drift, trods de dermed forbundne store anlægsarbejder, måtte anses for bedst egnet til en så intensiv drift, som Københavns nærtrafik måtte formodes at ville udvikle sig til.

I 1931 modtog Vognfabrikken Scandia og vi forespørgsel på materiellet til Københavns nærtrafik, som dengang var projekteret til at bestå af 3-vogns tog — 2 motorvogne med 1 bivogn imellem — som, når forholdene nødvendiggjorde det, kunne kobles sammen to og to til dobbelte enheder, og i juli 1932 blev ordren afgivet, således at vi kom til at udføre de 42 elektriske motorvogne omfattende alt stålarbejdet og den elektriske installation, medens Scandia udførte de 21 bivogne komplet og foretog monteringen af det indvendige udstyr i motorvognene samt maling og lakering af disse.

Til vognenes fremstilling benyttedes gængse stålprofiler og stålplader til frontvægge, sideplader og tag, idet sammenbygningen overalt skete ved nitning.

Det var den første større serie vogne, vi har fremstillet, men gennem de i de foregående år fremstillede dieselmotorvogne, som også var stålbyggede, havde vi indhøstet en del erfaringer, der kom os til nytte ved projekteringen og udførelsen af nærtrafikvognene.

Strømmen til vognenes fremdrivning tages fra luftledningen over sporet og tilføres banemotorerne gennem de på taget anbragte stømftagere eller pantografer, som kan hæves og sænkes efter behov ved hjælp af trykluft.

Gennem sindrigt indrettede apparater, som er anbragt under vognen, men styres fra kontroller- og manøvreapparaterne i førerrummet, ledes strømmen til banemotorerne, der er ophængt som sporvognsmotorer, en på hver af motorvognens 4 aksler, og herfra overføres kraften direkte til hjul-sættene ved hjælp af tandhjul.

Nærtrafikvognen er således den type jernbaneløretøj, der optager mindst nyttig plads til manøvrering og maskineri, idet så godt som hele vog-

nens gulvareal gøres disponibelt til passagerer og bagage.

De 4 aksler er indbygget 2 i hver bogie, og motorvognen kører ligesom en normal bogievogn på to 2-akslede bogier, de såkaldte motorbogier.

Hele det elektriske udstyr til vognene er leveret af English Electric Company, der har specialiseret sig på dette område, idet dog størsteparten af banemotorerne er leveret af Thomas B. Thrige og A/S Titan efter English Electric's tegninger.

Vognene er forsynet med rigelige døråbninger, og gulvhøjde og perronhøjde er således afpasset, at ind- og udstigning kan foregå let og hurtigt. Alle døre er trykluftmanøvrerede, dog således at de åbnes af passagererne.

Når vi tænker tilbage på den tid, fristes vi til at give den benævnelsen »de gode, gamle dage«, fordi det dengang var muligt at indhente tilbud og få bindende leveringstider fra vore leverandører, og hvor besynderligt det end i dag lyder, blev de lovede leveringstider overholdt i en sådan grad, at det var muligt at opstille et fabriktions- og leveringsprogram og at holde det.

I juli 1932 modtog vi som nævnt ordren, og allerede den 24. juni 1933 afleverede vi den første vogn, og den 11. december samme år var leverancen fuldført.

To år senere leverede vi en ny serie motorvogne på 20 stk., der i det store og hele udførtes som de første, og desuden leverede Scandia et antal såkaldte styrevogne, d. v. s. vogne med førerplads men uden motorer, der kunne tilkobles enten et trevognstog eller en enkelt motorvogn, således at man derefter havde mulighed for at sammensætte tog med fra 2 og helt op til 8 vogne.

Dermed var behovet for materiel til nærtrafikken indtil videre dækket, og først nu har nye udvidelser af S-banenettet i forbindelse med tiltagende trafik på de bestående linier nødvendiggjort anskaffelsen af yderligere vognmateriel.

I foråret 1946 modtog vi en ny ordre, nemlig på 16 motorvogne og 6 reservebogier, men først fornylig har afleveringen af disse vogne kunnet påbegyndes — kendsgerninger, der vel må siges at berettiger vor vemodige tænke tilbage på forholdene ved den første leverance.

For den ikke jernbanekyndige iagttagelse adskiller de nye vogne sig ikke særligt fra de tidligere leverede, men der er dog indført en del forbedringer, bl. a. den, at indstigningsperronerne er gjort rummeligere af hensyn til passagerer med barnevogne.

Desuden er der ved fremstillingen af de nye vogne sket den fundamentale ændring, at man er gået over til svejsning så godt som overalt, og herved har man opnået at kunne anvende lette specialprofiler etc., således at det har været muligt at reducere vognens vægt fra ca. 51 tons til ca. 46 tons.

Ved en rundgang på fabrikken i disse dage falder nærtrafikken stærkt i øjnene. I åværkstedet tager fremstillingen sin begyndelse ved svejsning

af rammerne til undervognen, medens taget fremstilles i vinkel- og pladesmedien.

Disse elementer mødes derefter i en anden af fabrikkens værkstedshaller, hvor undervognen og taget forenes ved isvejsning af stolper og beklædningsplader.

Når vognkassen således er samlet, påbegyndes den omfattende elektriske installation, hvorefter vognen sættes på bogier og atter flyttes til åværkstedet. Her færdiggøres og afprøves den elektriske installation, og til slut prøvekøres vognen for at sikre, at alle kontrolorganer og -apparater fungerer på den rigtige måde.

Derefter går turen til Randers, hvor det indvendige udstyr monteres, og den sidste afpudsning med maling etc. finder sted, og 6—8 uger senere afleveres vognen til statsbanerne.

Leveringen af denne serie nærtrafikvogne ventes afsluttet i foråret 1950, men bliver efterfulgt af en ny serie på 24 vogne, som vi for nylig har modtaget ordre på.

Regninger.

Gennem flere og gentagne henvendelser stilles foreningen ofte overfor beklagelser over, at indsendte regninger fra medlemmerne til generaldirektoratet er uforholdsmæssigt længe om at blive attesteret og tilbagesendt til udbetaling i distrikterne. Klager, som hovedbestyrelsen ved en umiddelbar bedømmelse af de foreliggende breve, ganske naturligt har sympati for, ikke mindst hvor der er tale om, at den pågældende har haft udlæg for statsbanerne. Dette er f. eks. tilfældet med regninger for udstationering og dobbelt husførelse. Hvorimod regninger for funktionsvederlag til nød kan tåle en mindre forsinkelse, fordi udstederen ikke har måtte tage af sin sparsomme løn for at dække en uforudset udgift, men tværtimod skal have et plus til lønnen.

Skønt den sympati, vi har for de førstnævnte, stadigt er til stede, må vi erkende, at der ret ofte indkommer regninger, som på grund af mangelfuld eller fejlagtig udfyldelse giver anledning til forsinkelser. Dermed forringes den tillid, der ydes tjenestemanden, ved at man overlader til ham at udfylde regningerne, og den fornødne kontrol må unødvendigt skærpes, når det for tit viser sig, at indkomne regninger ikke er korrekte. Et større og større kontrolsystem og dermed en mere kompliceret forretningsgang besværliggør alt, og i dette tilfælde forværres et forhold, som i stedet skulle forbedres.

Erfaringerne viser, at regninger for dobbelt husførelse er dem, der giver anledning til de fleste og største fejltagelser. Ligesom opfattelsen af, hvad der kan betragtes som en rimelig kostpris, ofte er det, der standser regningernes hurtige behandling.

Godtgørelse for dobbelt husførelse ydes i henhold til en bestemt procentberegning af den årlige pensionsgivende lønning med reguleringstillæg — den besparelse i hjemmet, som man regner, tjene-

stemanden har ved sin fraværelse. En besparelse, som givetvis ikke nøjagtigt kan opgives, men som til gengæld heller ikke er en bestemt brøk af hjemmets daglige udgifter efter husstandens størrelse, men et beløb beregnet efter en bestemt brøkdel af de fulde dagpenge med nattillæg for den lønningsklasse, den pågældende tjenestemand tilhører.

Umiddelbart vurderet efter dette kan man komme til det resultat, at når der findes en grænse for den ydelse, der kan opnås, kan det være ligegyldigt, om beløbet f. eks. bruges på 5 eller 8 måneder. Dette er selvfølgelig en fejlagtig opfattelse. Grænsen er maksimum, men minimum har enhver pligt at stræbe efter. Den, der økonomiserer med statens penge, bringer besparelser til sig selv, og i forbindelse med dobbelt husførelse, bliver det for vedkommende en besparelse i dobbelt forstand. Thi over desto længere tid, beløbet kan strække, desto senere bliver det nødvendigt at dække udgifter til kost og logis på det fremmede sted med den almindelige løn.

Skønt vi kunne ønske endnu hurtigere forflyttelse af en del af vore medlemmer, må det indrømmes, at hjemflytningerne i dag sker tidligere, end tilfældet var for blot 10 år siden, men dette betinger ikke, at man kan overbelaste budgettet for dobbelt husførelse ved større udgifter på den enkelte dag. Den tid kan komme igen, hvor det bliver i en betydelig årrække, at vore medlemmer må forrette tjeneste i en anden by, end den familien bor i, og den procentvise forhøjelse af det fastsatte grundbeløb, som det har været muligt for foreningen at opnå, kan atter blive nødvendig for vore medlemmer. Vore bestræbelser for at bibeholde dette skal derfor ikke forspildes i en gunstigere periode.

Til gengæld må det erkendes, at man kan ikke fastsætte en bestemt pensionspris for samtlige byer. Hertil er forholdene i byerne og landsdelene for uensartede. Dette fremgår bl. a. af en del af priskontrolrådets fastsatte priser. Det kan endelig være et spørgsmål, om de almindelige pensionatpriser kan være retningsgivende for pensionspriser for tjenestemænd med mødetider over hele døgnet. Dette kræver nu engang særlige forplejningsforhold, og kan ikke sammenlignes med, hvad der er tilfredsstillende for kontormanden og håndværkeren m. fl., der går og kommer på samme tider hver dag. Mange gange må tjenestemanden give afkald på et eller flere af pensionatets måltider, og i stedet indtage disse i en anden by, hvor tjenestefriheden tillader det.

Ved sådanne fraværelser ydes der ikke altid tjenestemanden den tilsvarende godtgørelse fra værten, som han betaler for måltidet, fordi priserne fastsættes efter den fulde kost og ikke pr. måltid. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at man kan forhøje den daglige kostpris med de udgifter, der opstår ved indtagning af måltiderne udenfor pensionatet, her må kørepengene træde i funktion efter akkurat de samme betingelser, som når forplejningen fås i hjemmet. Kørepengene er

et vederlag til dækning af udgifter, der opstår på gr. af fraværelse fra hjemmet, og skønt det må erkendes, at det kan være uhyre svært at finde en sammenligning mellem et pensionat og et måske mindre tiltalende værelse — som til gengæld mange gange ligger fjernt fra spisestedet — med et hyggeligt hjem, må man til trods herfor i kørepengemæssig henseende drage denne sammenligning.

Den fornødne dokumentation for de virkelige udgifter må rimeligvis altid forelægges ved indsendelse af regninger for dobbelt husførelse. Eventuelle udgifter udover den daglige kostpris på pensionatet kan som nævnt ikke påføres regningen herfra, og vil heller ikke blive honoreret, med mindre ganske særlige forhold taler derfor.

Har man tegnet sig for en kostpris, som ligger højere end den, der kan betragtes som en rimelig betaling, og beløbet er betalt af tjenestemanden, må regningen naturligvis dækkes af statsbanerne, men til gengæld må tjenestemanden omgående søge at finde et spisested med en mere passende prisliste alt efter de stedlige forhold og med fuld hensyntagen til byens prisniveau.

Skal indsendte regninger ekspederes hurtigt, må de gå den korteste vej gennem administrationen. Unødvendige revisionsforanstaltninger må undgås, hvilket ikke mindst regningsudstederen selv kan være behjælpelig med ved en nøjagtig udfyldelse af regningerne efter de givne retningslinier i tjenestemandens lov og ordreserierne. De mange utilfredsstillende henvendelser vil samtidig bortfalde, ligesom man fritages for eventuelle misforstående opfattelser af, at noget uhæderligt skulle have været hensigten.

»Nationaløkonomi«.

Det vedrører os alle.

De økonomiske handlinger og beslutninger, der daglig træffes i det moderne arbejdsdelte og industrialiserede samfund, er af gennemgribende betydning for hver enkelt medborgers private forhold. Disse økonomiske handlinger og beslutninger er bl. a. afgørende for, hvor mange der kan få beskæftigelse, hvilke varer der bliver produceret og indført her i landet, hvilke priser disse varer kan købes til, hvorledes indkomsterne bliver fordelt på de enkelte befolkningsgrupper og individer samt mange andre forhold, der direkte har betydning for den enkelte og hans familie.

At man ikke kan overlade alle økonomiske beslutninger og handlinger til private personers forgodtbefindende er forlængst blevet anerkendt i alle lande, og de økonomiske spørgsmål er efterhånden blevet nogle af de vigtigste politiske problemer i det moderne demokratiske samfund.

Partierne er for en stor del opdelt efter befolkningens økonomiske interesser, og en række økonomiske beslutninger af gennemgribende betydning træffes i vore dage af regering og rigsdag. Arbejderne er for-

længst blevet klar over, at de ikke kan nøjes med at kæmpe for en højere løn i kroner og øre, men at en række forhold såsom indretning af produktionssystemer, fastlæggelse af udenrigshandel, pris-, social-, skatte- og valutapolitik er af afgørende betydning for, hvor meget den enkelte kan få for sin pengeindkomst og dermed for samfundets materielle velfærd.

Den økonomiske kamp er derfor i stigende grad blevet en kamp om den politiske magt ud fra erkendelsen af, at kun gennem direkte indflydelse på samfundets ledelse er det muligt at sikre de enkelte befolkningsgruppers økonomiske interesser.

En sådan indflydelse forudsætter imidlertid indsigt i samfundets temmelig indviklede økonomiske maskineri. Dette nås bedst ved, at man sætter sig ind i de økonomiske love, der gælder i samfundet.

Sådan indleder sekretær i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, cand. polit. *Ivar Nørgaard* sin bog »Nationaløkonomi«, der for kort tid siden udkom på »Fremad«s forlag. Formålet med bogen har derfor fra forfatterens side været at give den ikke nationaløkonomisk kyndige læser et grundlag til lettere at forstå de økonomiske emner, der til enhver tid er til debat i samfundet, og vurdere virkningerne af de økonomiske ændringer, der stadig foregår.

I bogens kapitel 2 forklares, hvad de økonomiske grundbegreber egentlig dækker, altså spørgsmål som: Hvad forstår man ved »produktion«? (f. eks. er handelens eller barberernes arbejde produktiv?). Hvad dækker begrebet »flydende realkapital« egentlig? o.s.v.

Næste kapitel omhandler samfundet som et stort produktionsmaskineri. Her redegøres kort for udviklingen fra det afsluttede husøkonomiske samfund — hvor man på den enkelte gård var næsten selvforsynende med alting, idet man selv fremstillede de fleste af de varer, der indgik i husholdningen og gårdens drift — til det moderne arbejdsdelte industrisamfund, hvor selv mindre, økonomiske ændringer i udlandet kan få betydning for forholdene i ens eget land.

I de følgende kapitler behandles alle de økonomiske spørgsmål, vi hver dag støder på i avisernes spalter eller ved diskussioner på arbejdspladserne: Om pri-sernes dannelse, pristallet, indkomstfordelinger, valutakurserne, beskæftigelsen, konjunkturbevægelserne o. s. v. Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på en omtale af disse emner, kun skal her bemærkes, at overalt, hvor det har været muligt, har forfatteren aktualiseret den mere teoretiske behandling af emnerne ved at knytte eksempler fra den aktuelle økonomiske politik til gennemgangen af de pågældende emner.

— — —

Naturligvis bliver man ikke »udlært« nationaløkonom ved at læse Nørgaards bog; men man vil — som tidligere sagt — lettere være i stand til at forstå og vurdere de aktuelle økonomiske spørgsmål, og da det er spørgsmål, der i høj grad angår os alle, kan man forvente, at bogen — ikke mindst i arbejderkredse — vil få en stor udbredelse, navnlig vil den være særdeles velegnet som grundlag i en studiekreds.

Bogen er på 148 sider og koster 5,50 kr.

Byrge Quist.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Forsinkelser i 1. Distrikt.

Med de tilsendte personaleture af 2. oktober d. å. måtte afdelingerne regne med, at forsinkelser var så små, at de ingen indflydelse kunne få på de godkendte personaleture. Men ingen havde vist regnet med, at der i køreplanens ankomstrubrik for godstogene 2183—2186 er anbragt et »S«, som uvægerlig, når der skal rangeres, betyder tabt tid og dermed forsinkelse for det pågældende tog. Hertil kommer, at de øvrige rangertider er så små, at der daglig fremkommer forsinkelser ved fremførelse af disse 2 tog, ikke mindst skyldes dette forhold, at 2149—2150 blev taget ud af køreplanen, og som siden har bevirket, at 2186 på denne strækning ikke har kunnet overkomme rangerarbejdet på stationerne, men i mange tilfælde efterlader vogne på stationerne. 2183' forsinkelse skyldes navnlig afventning af krydsning med 2186, som jo altid er forsinket, eller 2183 får en meddelelse fra togkontoret, at toget skal rangere på stationen mellem Kj. og Næ., og at belastningen er sat op til 500 t., hvilket altid betyder forsinkelse. Også 2115—2136 har på strækningen mellem Ro.—Kj. fået betydeligt mere rangerarbejde, hvilket bevirker for sent ank. til Kj og Ro. Hvad de kaotiske forhold angår på sydbanen gælder det samme for 2066 på vestbanen, som i øvrigt altid har været et smertensbarn på denne strækning. Megen rangering og gods med hyppige overhalinger af gennemkørende tog, betyder forsinkelser, som ikke kan vindes på kørslen. På nordbanen bortfaldt med den nye køreplans ikrafttræden togene 2775—2786, som der i øvrigt var god brug for til aflastning af togene 2756—2776. Siden disse togpar er udgået af køreplanen, har 2756—2776 fra Hi. været sat op til højeste belastning, og dette har til følge, at togene på de efterfølgende stationer først må foretage rangering og derefter køre frem til udlæsning af gods, hvilket uvægerlig betyder tabt tid, og hvad værre er overhaling på denne stærkt trafikerede strækning. Med ank. til Ly. med togene 2756—2776 begynder et skuespil i mange akter; på den nævnte stationsplads må f. eks. 2756 i 1 time 25 Min. foretage en intensiv rangering, som ikke har sin lige indenfor distriktet; her er ingen pause eller tid til at gå i foryren, ustandselig må der rangeres på den alt for lille og vanskelige stationsplads. Med den stærke vækst af industrien i denne omegn, betyder jo en stigning af godsbefordringen til Ly. station, at det ville betyde en lettelse, såfremt distriktet kunne sende en maskine til Ly. og foretage nogle timers rangering. Der er ingen af personalet; der ønsker, der skal løbe flere godstog, end der er brug for, men det må også være således, at de godstog, der løber ifølge planen, må kunne overkomme arbejdet på sådan måde, at forsinkelser bliver bragt ned til et minimum. Desværre er det personalets indtryk, at distriktet ikke har vist godstogenes rangering og rettidig ankomst nogen særlig stor interesse, thi

ellers måtte de her nævnte forhold forlængst været ændret. Godsbefordringen er nu engang sværindustrien indenfor statsbanerne, og den, der giver de store indtægter; det må derfor kræves, at distriktet følger godsbefordringen på skinnevejen med mere opmærksomhed, end den, der hidtil er vist. Personalet i tur 5, hvor togene 2183—2186—2115—2136—2066—2757 og 2776 er indlagt, håber, inden vi tænder lysene på juletræet, at distriktet har skabt betingelser for tid til rangering og rettidig ankomst af disse tog!

København i november 1949.

Lokomotivfører *Otto Løvborg.*

De nye Mo-vogne.

I Dansk Lokomotiv Tidende for 5. august d. å. er der en artikel fra »Vingehjulet«, som er skrevet af afdelingsingeniør, cand. polyt. O. Weberg, omhandlende de nye Mo-vogne, som DSB har bestilt hos A/S Frichs i Aarhus.

Det er med stor interesse, man begynder at læse omtalte artikel for at se, om der står noget om de forbedringer, som personalet ønsker på de gamle Mo-vogne, bliver udført på de nye, men udover at der bliver installeret varmekedel og førerrummene bliver udvidet med 10 cm, findes der ikke noget i artiklen, som oplyser noget om de forbedringer, personalet ønsker, bliver udført på de nye vogne. Det er med en vis tilfredshed, at man i hovedbestyrelsens referat i DLT for 20. august ser, at hovedbestyrelsen omgående har reageret overfor generaldirektoratet angående udvidelse af førerrummene og forlangt dem udvidet til 20 à 25 cm. Kan dette blive gennemført, er der nået meget, som vil tilfredsstille lokomotivførerne.

Men der er adskilligt mere, som personalet ønsker forandret på de gamle Mo-vogne, og som vi håber bliver gennemført på de nye.

Som bekendt er der megen støj i førerrum I, når motorerne er i gang, og vi håber, at det gamle ønske om, at få væggen mellem førerrum og maskinrum lydisoleret, bliver udført på de nye vogne, det kan virke generende i længden at høre på motorstøjen. Når man tænker på, at personalet, der kører lyntog, næsten altid kører i motorenden, så synes man, det er et rimeligt krav, der stilles fra personalet; da der lydisoleres på mange områder, må teknikken være så langt fremme, at der også kan lydisoleres på motorvognene.

Så er der stolene. Ja, det er ikke nogen hvile at sidde på dem, der må nu konstrueres nogle nye, så personalet kan sidde lidt behageligt. Man må jo huske på, at tjenesten ved motorkøretøjer er lang og enerverende. Som regel er der jo ikke megen ophold fra tjenesten begynder til den slutter.

Et gammelt ønske er at få brummere installeret på alle motorvogne. Når lokomotivførerne ønsker dette, er det ikke af behagelige hensyn, men udelukkende for om vinteren at holde på den smule varme, der er i førerrummene. De, som

kører med motorvognene ved, hvad det vil sige en vinterdag, når vinduet skal ned, for at man kan se, om det er afgang, og så der går noget over tiden på grund af ind- og udlæsning af gods, så er der ikke megen varme tilbage i førerrummet, og når det er snevej, sker afkøling til banemotorerne fra pakrummet, så når vinduet åbnes, bliver der megen træk. Selvom døren mellem førerrum og pakrum er tætnet, kan det aldrig blive så tæt, at træk undgås. Derfor må det være et rimeligt krav, at brummere installeres og benyttes.

Der har også været rejst krav om elektrisk pumpe til oppumpning af solarolie fra bundtank til hovedbeholder, men uden resultat; nu håber vi, at der på de nye vogne bliver installeret en sådan. Forholdet er jo det, at motorvognene kører mange kilometer mellem hver olieforstyrning, så lokomotivføreren må oppumpe solarolie med håndkraft, hvilket ikke er tidssvarende og tager meget af lokomotivføreren ofte små ophold ude omkring. Kravet om installation af ovennævnte på de gamle motorvogne må rejses påny.

Det er også et gammelt ønske at få faste slutsignaler på motorvognene. Det kan ikke være meningen, at lokomotivføreren stadig skal skifte det røde glas, hver gang der skal skiftes køreretning. Lokomotivføreren skal jo ned af køretøjet, når glasset skal skiftes, og når der er mange tomløb, er det adskillige gange, det bliver skiftet. Til slut skal glasset anbringes i den dertil indrettede kasse.

Når lyntogene og S-togene kan have faste slutsignaler, må det også kunne indføres på Mo-vognene.

Værktøjsskabet på de nye vogne håber vi også bliver moderniseret. Som det er nu, skal krydsfinerpladen, som er sat for værktøjsskabet, tages ned for at komme til værktøjet. Der må kunne konstrueres et mere moderne værktøjsskab, så det bliver lettere at få fat i værktøjet.

H.

Dræbt under udførelse af tjenesten.

Tirsdag d. 1. november indtraf ved maskindepotet Aalborg et sørgeligt ulykkestilfælde, hvorved en ung lovende mand, afholdt af alle, mistede livet under udførelse af den gerning, han havde valgt og med lyst og interesse gik op i. Den pågældende, lokomotivfyrbøderaspirant Mogens Villy Burmeister Larsen, var kort før midnat sammen med lokomotivfører C. B. M. Revald mødt til tjeneste for at fremføre tog 2908. Umiddelbart før udkørsel gør aspirant Larsen sig, uvist af hvilken grund, et ærinde ned af maskinen, og kommer herved i klemme mellem denne og remiseporten, som, alle advarselstavler til trods, stadig er en fælde for personalet.

Under stor deltagelse blev aspirant Larsen søndag d. 6. november begravet fra Vejgaard Kirke og båret til sit sidste hvilested af 6 kolleger. Meget medfølelse samler sig om hans efterladte, for hvem han var en god søn.

G. L.

»Vejlekassen«.

Onsdag den 22. juni 1949 afholdt »Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse« sit ordinære repræsentantskabsmøde i København kl. 16.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød velkommen og rettede en særlig velkomst til de nye repræsentanter.

Forretningsfører P. Madsen og lokomotivfører E. Greve Petersen var fraværende med lovligt forfald (rejse i udlandet), i deres sted var mødt remisearbejder I. C. Christensen, Aarhus, og lokomotivfører Kaj Svendsen, København.

Dagsordenen:

1. Valg af ordstyrer og sekretær.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Forslag til ændring i vedtægternes §§ 10, 12, 13 og 15.
5. Valg af:
 - 1) Formand.
 - 2) Næstformand.
 - 3) Forretningsfører.
 - 4) 1 revisor og 1 revisorsuppleant.
6. Fastsættelse af lønninger.
7. Eventuelt.

Dagsordenen blev oplæst og godkendtes.

ad pkt. 1.

Til ordstyrer valgtes togfører N. J. Olsen, Fredericia, og til sekretær trafikkontrolør Carl Andersen, generaldirektoratet.

Ordstyreren takkede for valget på begge vegne.

ad pkt. 2.

Formanden aflagde beretning og udtalte herunder sin glæde over tilgangen af nye medlemmer, idet han oplyste, at »Dansk Jernbane Forbund« havde fået en tilgang på 1211, »Jernbaneforeningen« 240, »Værkstedarbejdernes Fællesorganisation« 661 og »Dansk Lokomotivmands Forening« 234 nye medlemmer.

»Vejlekassen« har pr. 1. januar 17 932 betalende medlemmer og 2 144 kontingentfrie.

Kontorchef Busch Petersen, »Statsanstalten«, var tiltrådt som actuar i stedet for direktør, dr. phil. Lars Iversen.

Bonus var fra 1. januar forhøjet med 10 kr. pr. portion, således at udbetalingen nu er 1 060 kr.—570 kr.

Kurserne på papirerne, herunder det lovtvungne »Stabiliseringslån« var nedbragt (hertil var brugt 25 341 kr.), og herved opnåedes foruden en yderligere konsolidering en højere gennemsnitsrente, hvilket betyder en større bevægelsesfrihed.

Overskudsfondet er nu 457 077,24 kr.

Der har indenfor styrelsen været drøftet et nyt fremstød, nemlig en forhøjelse af grundbeløbet (nu 500 kr.) med f. eks. 50 kr., et sådant forslags gennemførelse vil kræve, at ca. 275 000 kr. overføres fra overskudsfondet til præmiereserven.

Formanden takkede redaktørerne af fagbladene for deres velvilje overfor »Vejlekassen« og udtalte, at der

på alle områder bestod det bedste forhold indenfor kassen.

Pens. skibsmaskinmester J. P. Hansen takkede for udtalelsen om en evt. forhøjelse af grundbeløbet. Vi møder ofte den udtalelse fra pensionister: »Kan vi ikke nu, hvor vi er blevet pensioneret, blive fritaget for at betale kontingent?«.

Kan man ikke i tilfælde, hvor en tjenestemand dør i en ung alder, fritage en eventuel tilbagesiddende enke for betaling af kontingent?

Henstill, at styrelsen tager dette spørgsmål under overvejelse indtil næste repræsentantskabsmøde.

Formanden: Det er en smuk tanke. Ved dog ikke, om forsikringsrådet vil godkende en sådan kontingentfritagelse. Må jo i hvert fald kun være, hvis en ganske ung ansat afgår ved døden.

Med hensyn til at sænke alderen for fritagelse for kontingentbetaling f. eks. fra 70 til 67 år, vil dette næppe være klogt. Dette vil også koste mange, mange penge, og det vil i hvert fald så være umuligt at forhøje udbetalingsbeløbene eller foretage andre forbedringer i en overskuelig fremtid.

Beretningen godkendtes enstemmigt.

ad pkt 3.

Forretningsføreren, L. Mandrup Poulsen, fremlagde regnskabet og oplyste herunder, at renteindtægten i kommende år sikkert ville stige med ca. 5 000 kr. Omtalte også nedskrivningen af kurserne.

Der har været 232 dødsfald, hvilket er de laveste tal siden 1926. Grunden hertil er, at det overvejende flertal af dem, der nu dør, stammer fra årgange, hver kassen kun havde en meget lille tilgang.

Et dødsfald var uden udbetaling som følge af, at karenstiden, 1 år, ikke var udløbet. Dog er der udbetalt det ordinære beløb i et tilfælde, hvor dødsfaldet skyldtes en ulykke, der skete umiddelbart efter indmeldelsen (en lokomotivfyrbøderaspirant i Korsør).

Udbetalingsbeløbene er i indeværende år gennemsnitlig steget med 39 kr. som følge af forhøjelsen af bonus.

Omtalte og redegjorde for de enkelte poster på indtægts- og udgiftssiden.

Togfører N. J. Olsen: Udgiftsposten til jubilæumsfesten var givet godt ud. Takker iøvrigt for festen — også fordi der var udsendt indbydelse til alle kredsformændene.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

ad pkt. 4.

Vedtægternes § 10, 2. stk., side 7 foroven, ændres til:

Kredsformand og -næstformand vælges blandt medlemmerne indenfor de enkelte kredse således:

1. ved skriftlig afstemning blandt kredsens medlemmer, eller
2. såfremt kredsformanden i forbindelse med eventuelle medlemmer af kassens repræsentantskab og de lokale faglige tillidsmænd indenfor de 4 jernbaneorganisationer skønner, at det er mere praktisk, at disse i forening indstiller kredsformand og -næstformand, i dette tilfælde skal valgene godkendes af styrelsen.

3. Den under 1. nævnte valg måde skal anvendes, når styrelsen eller $\frac{1}{3}$ af kredsens medlemmer kræver det.

Resten af § 10 udgår.

Formanden motiverede forslaget og anbefalede dets vedtagelse.

Vedtoges enstemmigt.

§ 12 a og b ændres således:

a. blandt kassens medlemmer for 2 år ad gangen at vælge forretningsfører, formand, næstformand, suppleant for forretningsfører og næstformand samt 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter. Heraf afgår det ene år formanden og suppleanten samt den ene revisor og revisorsuppleant, det andet år forretningsføreren og næstformanden samt den anden revisor og revisorsuppleant.

b. fastsætte lønningen til forretningsføreren og eventuelle honorarer til formanden, næstformanden og revisorerne.

Formanden motiverede forslaget. Forretningsføreren er i høj grad en tillidsmand; der bør derfor være bestemmelser om, at han vælges på et repræsentantskabsmøde for 2 år ad gangen, det må nemlig være sådan, at han vælges, så han ikke uden videre kan opgives. Ændringen vil øve ret og skel til begge sider. Der var ikke fuld enighed indenfor udvalget om forslaget, idet enkelte mener, at forretningsfører-stillingen skifter karakter. Mener, at det skal være en mand, som har hvervet som en art bifortjeneste. Arbejdet må fordeles på formand, næstformand og forretningsfører. »Vejlekassen» er ikke interesseret i at uddanne en mand til stillingen og så uden videre give ham afsked.

Til forslaget havde endvidere udover formanden billetkasserer P. From Hansen, maskinarbejder O. D. Johansen og sekretær J. K. F. Jensen ordet.

Afstemningen gav følgende resultat:

§ 12, pkt. a: 16 stemte for,

§ 12, pkt. b: enstemmigt vedtaget.

Ændring i vedtægternes § 13:

§ 13. Første og andet stykke udgår.

Formanden oplyste, at ændringen var en følge af de i § 12 nu vedtagne ændringer, og forslaget vedtoges herefter enstemmigt.

Ændring i vedtægternes § 15:

§ 15. Til første stykke tilføjes:

Den af repræsentantskabet valgte suppleant deltager i styrelsens møder uden stemmeret. Hans arbejdsområde fastsættes af styrelsen.

Formanden motiverede forslaget, der jo iøvrigt gør vedtægterne lig med f. eks. uheldsforsikringsforeningens. Vi må have en mand, som kan træde til, hvis en af styrelsen eller flere af denne bliver syge. Suppleanten må frigøre sig for tillidshverv, så han ikke er bundet af organisationsarbejde den dag, hvor han skal tiltræde f. eks. forretningsførerstillingen.

Til forslaget havde N. J. Olsen, P. Jørgensen, Aarhus, formanden og O. D. Johansen ordet. Ændringen blev enstemmigt vedtaget.

ad pkt. 5.

Ordstyreren, N. J. Olsen, foreslår, at valgene foregår efter de nu vedtagne ændringer i vedtægterne, derfor et nyt underpunkt: 3 a, valg af suppleant.

1. Til formand genvalgtes stationsmester P. H. Pedersen.

2. Til næstformand valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

3. Til forretningsfører genvalgtes fhv. trafikkontrollør L. Mandrup Poulsen.

3 a. Formanden redegjorde for det nedsatte udvalgs arbejde vedrørende udpegning af en suppleant til styrelsen. I udvalget var kun billetkasserer P. From Hansen bragt i forslag. Udvalget er glad for at kunne bringe ham i forslag. Der var stillet betingelse om, at vedkommende skulle kunne stille et værelse af sin lejlighed til disposition, skulle bo centralt og være regnskabskyndig.

P. From Hansen valgtes enstemmigt.

4. Til revisor genvalgtes kontorchef Rudolph Hansen.

ad pkt. 6.

Lønningerne fastsattes uforandret.

ad pkt. 7.

Ingen ønskede ordet.

Mødet sluttede kl. 18,20.

Vindings- og tabskonto for året 1948.

| | Indtægt. | Kr. Ø. | | Udgift. | Kr. Ø. | Kr. Ø. |
|--|------------|------------|----------------------|-----------|--------|--------|
| Månedlige bidrag | Kr. Ø. | | 5 dødsfald à 980 kr. | 4 900.00 | | |
| indgået i 1948 | 189 237.00 | | 2 » » 920 » | 1 840.00 | | |
| indgået i 1949*) | 16 525.00 | | 4 » » 890 » | 3 560.00 | | |
| | | 205 762.00 | 9 » » 860 » | 7 740.00 | | |
| Indskud (2 346 nye medlemmer) | | 279.00 | 10 » » 830 » | 8 300.00 | | |
| Renter | | 120 774.48 | 12 » » 800 » | 9 600.00 | | |
| Kursvinding udtrukne obligationer (69 000 kr.) | | 6 580.00 | 20 » » 770 » | 15 400.00 | | |
| Overført fra overskudsfond til bonusudbetaling | | 48 450.00 | 23 » » 740 » | 17 020.00 | | |
| | | 381 845.48 | 22 » » 710 » | 15 620.00 | | |
| | | | 66 » » 680 » | 44 880.00 | | |
| | | | 31 » » 620 » | 19 220.00 | | |
| | | | 10 » » 605 » | 6 050.00 | | |
| | | | 7 » » 590 » | 4 130.00 | | |

*) Heraf indgået 15 607 kr. fra statsbanernes bogholderkontor den 15. januar og resten inden regnskabsafslutningen.

| | Kr. Ø. | Kr. Ø. |
|---|-----------|------------|
| 6 dødsfald à 575 kr. | 3 450.00 | |
| 4 " " 560 " | 2 240.00 | |
| 1 " " uden udbetaling, vedtægternes § 6 | | |
| 231 dødsfald à 500 kr. = 115 000 kr. + 48 450 kr. | | 163 950.00 |
| Afgift til forsikringsrådet ... | 148.00 | |
| Depotafgift | 1 446.89 | |
| Mæglerkurtaget | 177.59 | |
| | | 1 772.48 |
| Actuar | 1 450.00 | |
| Revisorer | 1 400.00 | |
| Revisions- og Forvaltningsin- stitut, Akts. | 800.00 | |
| Styrelsen | 8 028.00 | |
| Budgang | 20.00 | |
| Opkrævning | 7 369.61 | |
| | | 19 067.61 |
| Møder, herunder repræsen- tantskabs- og jubilæums- møde | 23 036.93 | |
| Indtegningshonorarer | 6 001.00 | |
| | | 29 037.93 |
| Porto og girogebyrer | 545.57 | |
| Tryksager | 1 178.58 | |
| Telefoner | 290.74 | |
| Diverse | 125.00 | |
| | | 2 139.89 |
| Forlods henlæggelse til forsikringsfond (præmiereserve) | 44 713.00 | |
| Anvendt til nedbringning af kurser | 25 341.00 | |
| Årets overskud | 95 823.57 | |
| | | 381 845.48 |

Balance pr. 31. december 1948.

| | Kr. Ø. | Kr. Ø. |
|---|--------------|--------------|
| <i>Aktiver.</i> | | |
| Statsobligationer, pålydende kr. 859 000 optaget til kurs | 769 674.00 | |
| Kreditforeningsobligationer, pålydende kr. 2 173 600 op- taget til kurs | 1 987 154.00 | |
| | | 2 756 828.00 |

(Værdipapirerne er dels optaget til anskaffelseskurser — dog højst pari — dels til kurser der ligger noget under anskaffelseskursen, og er forsynet med båndlæggelsepåtegning, hvorefter de gælder som dækning for hjælpe-kassens forsikringsfond i henhold til forsikringsloven.)

| | Kr. Ø. | Kr. Ø. |
|---|-----------|--------------|
| <i>Kassebeholdning:</i> | | |
| Bankkbog nr. 17048, Arbej- dernes Landsbank | 30 318.05 | |
| Bankbog nr. 16293, Land- mandsb., Enghave afd. ... | 19 775.28 | |
| Postgiro nr. 324 | 3 647.41 | |
| Restance | 5.00 | |
| Kontant hos forretningsfø- reren | 576.50 | |
| | | 54 322.24 |
| | | 2 811.150.24 |

| | Kr. Ø. | Kr. Ø. |
|--|--------------|--------------|
| <i>Passiver.</i> | | |
| <i>Forsikringsfond</i> (Præmiere- serve): | | |
| Beholdning fra forrige år. . . | 2 173 850.00 | |
| Forlods henlagt | 44 713.00 | |
| | | 2 218 563.00 |
| <i>Sikkerhedsfond:</i> | | |
| Beholdning fra forrige år. . . | 112 449.00 | |
| Henlagt af årets overskud | 10 116.00 | |
| | | 122 565.00 |
| <i>Kursreguleringsfond</i> | | 12 945.00 |
| <i>Overskuds-fond:</i> | | |
| Beholdning fra forrige år. . . | 419 819.67 | |
| -:- Udbetaling af bonus i 1948 | 48 450.00 | |
| | 371 369.67 | |
| + Henlagt af årets over- skud | 85 707.57 | |
| | | 457 077.24 |
| | | 2 811.150.24 |

København, den 22. februar 1949.

I Styrelsen:

P. H. Pedersen.. P. From Hansen. L. M. Poulsen.

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i henhold til de os forelagte bøger og andre bevisligheder.

Vi har overbevist os om, at aktiverne kr. 2 811 150,24 rigtigt forefandtes.

København, den 4. maj 1949.

R. Hansen. M. Mikkelsen.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med hjælpe-kassens bøger og bilag, som vi har revideret. Vi har kontrolleret tilstedeværelsen af obligations-, bank-, giro- og kassebeholdningen.

København, den 4. maj 1949.

Revisions- og Forvaltningsinstitut A/S.

J. Ejlersen (statsaut. revisor). Einar Rom.

Regnskabet er godkendt af repræsentantskabet den 22. juni 1949.

Statsbanernes driftsregnskab.

Ifølge nu foreliggende opgørelse for 1. halvår af driftsåret 1949—50 (1. april—30. september 1949) stiller Statsbanernes driftsresultater sig således i forhold til det tilsvarende halvår 1948:

| | 1949 Mill. kr. | 1948 Mill. kr. |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| Indtægt af personbefordring | 114,2 | 113,8 |
| Indtægt af godsbefordring | 50,8 | 55,4 |
| Andre indtægter | 13,0 | 12,3 |
| I alt driftsindtægter | 178,0 | 181,5 |
| Driftsudgifter | 181,9 | 171,1 |
| Driftsoverskud | -:-3,9 | +10,4 |
| Afskrivning og renter | 11,8 | 10,1 |
| Regnskabsmæssigt underskud | 15,7 | -:-0,3 |

I forhold til året før er indtægten af personbefordringen altså steget med 0,4 mill. kr., medens indtæg-

ten af godsbefordringen er faldet med 4,6 mill. kr., og andre indtægter (herunder postbefordring) er steget med 0,7 mill. kr. Indtægterne er alt i alt faldet med 3,5 mill. kr. Samtidig er driftsudgifterne steget med 10,8 mill. kr.

Overtagelsen (pr. 1. april 1949) af driften af de sydfynske jernbaner vanskeliggør direkte sammenligninger mellem driftsresultaterne i de 2 halvår. For driftsindtægternes vedkommende på disse baner gælder, at overgangen til statsbanetakster måtte medføre ikke uvæsentlig lavere indtægter end under privatbanedrift, hvor de pågældende indtægter i 1. halvår af 1948—49 androg i alt ca. 5 mill. kr. Det må herefter desværre fastslås, at såfremt man ser bort fra tilkomsten af det sydfynske banenet, må der regnes med nogen tilbagegang i personbefordringen og med en væsentlig tilbagegang i godsbefordringen. For begge befordringsgruppers vedkommende gælder utvivlsomt, at en væsentlig del af tilbagegangen i jernbanebefordringen skyldes de forbedrede vilkår for automobilbefordringerne, for personbefordringens vedkommende bl. a. slækkelsen i restriktionerne, medens der for godsbefordringens vedkommende synes at være tale om en stadig skarpere konkurrence fra andre befordringsmidler. Den meget stærke nedgang i befordringen af indenlandsk brændsel har også været medvirkende til nedgangen i godsbefordringsindtægten.

Driftsudgifterne viser for halvåret en stigning på 10,8 mill. kr. For de overtagne sydfynske strækninger var driftsudgifterne i 1. halvår af 1948—49 under privatbanedrift ca. 4,6 mill. kr. Af den samlede stigning på 10,8 mill. kr. falder ca. 8 mill. kr. på lønningskonti. Denne betydelige stigning skyldes dels overtagelsen af personalet (ca. 625 mand) fra sydfynske baner, dels de forskellige forhøjelser af reguleringstillæg, stedstillæg og af dyrtidstillæg 0,1, til ekstrarbejdere samt ydelsen af det midlertidige løntillæg.

Nedgangen i brændselspriserne har vel medført en mindredgift på over 3 mill. kr. (selv om man medregner merforbruget på de sydfynske baner), men til gengæld har vedligeholdelsen af faste anlæg, rullende materiel og færges m. v. kostet ca. 5 mill. kr. mere end ifjor, hvad der foruden prisniveauet (arbejds løn og materialer) kan føres tilbage til den stand, som anlæg og materiel var i efter besættelsesårenes ekstraordinære slid og mangelfulde vedligeholdelsesstandard.

Afskrivning på og forrentning af anlægskapitalen er steget med 1,7 mill. kr.

Det samlede regnskabsmæssige resultat bliver herefter for sommerhalvåret 1949 et underskud på 15,7 mill. kr. mod et overskud tilsvarende halvår 1948 på 0,3 mill. kr.

Statsbanepersonalets biblioteker.

Nye bøger.

| Sj. - Følst | Jyll. - Fyn | |
|-------------|-------------|--|
| 20976 | | Piccard, Augusta: Mellem Jord og Himmel. |
| 20977 | 21745 | Lowry, Malcolm: Under Vulkanen. |
| 20978 | 21741 | Greene, Graham: Sagens Kerne. |
| 20979 | 21750 | Teilhet, Darwin L.: De som skaber Frygt. |

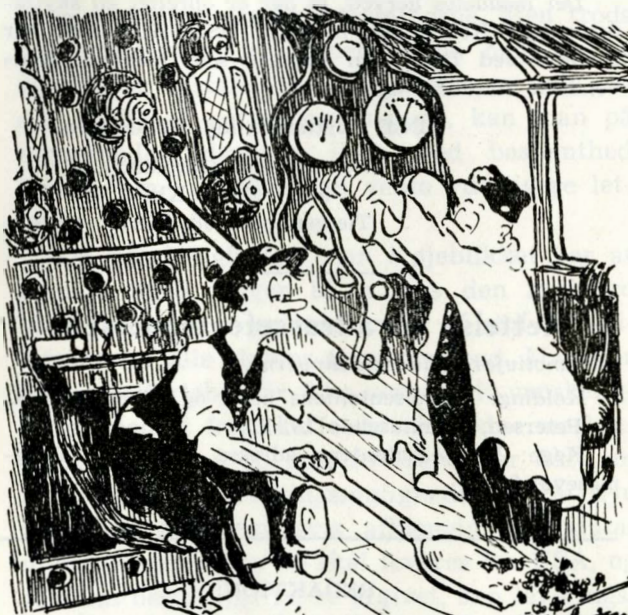
Notitser

Nyt jernbanemuseum.

I Syd-Afrika blev de første jernbanelinjer lagt i 1859, og først i år har man åbnet det første jernbanemuseum i denne verdensdel, beliggende mellem Johannesburg og Pretoria ved Esselen Park. Blandt det mest interessante er det første lokomotiv »Natal«, som unionen fik, og som har kørt bl. a. præsident Krägers salonvogn, og salonvognen til diamantsyndikatet mellem 1903 og 1909, og også den første restaurationsvogn med 12 pladser, som i sin tid var et rent unikum. Den største kollektion af vogne er sovevognene, som viser alle typer fra den første til den, der bruges i dag.

Den nye jernbane over Andesfjeldene.

I år blev den nye jernbanelinie mellem Salta i Argentina og Autofagasta i Chile åbnet. Salta ligger ca. 1000 km nordvest for Buenos Aires. Denne linje, som forkorter afstanden mellem Buenos Aires og vestkysten med over 500 km, i forhold til Panamakanalen, går på argentinsk grund ca. 570 km og på chilensk grund ca. 330 og går gennem det kendte Cocompa-grænsepas. Det højeste punkt er ved Abra Chorrillos på 4475 m over havet og har den største stigning af 25 ‰. En del af linjen går i fjeldet i store spiraler og svingninger, og særlig er at bemærke den 225 m lange Polvorillaviadukt, hvortil der er brugt 1600 tons stål. På den argentinske side er det ikke mindre end 23 tunneler, banen går gennem. Man bruger her 37 kg/m skinner. Banen har sin store betydning ved, at der fra Argentina sendes bomuld, tobak, kvæg, sukker, ris, frugter og grøntsager, og fra Chile sendes der salpeter, kobber, bly, svovl, marmor og granit. Man regner med, at denne jernbane vil blive meget vigtig i forbindelsen mellem øst og vest, idet man undgår sejlads.



-- Der er vel nok træk i furet -- hva' Olsen?!



Taksigelse.

Modtag vor hjerteligste tak for opmærksomheden ved vor kære søn, lokomotivfyrbøderaspirant Mogens Villy Burmeister Larsen's død og begravelse.

G. Burmeister og hustru.

Afskedsfest.

Godsbanegårdens lokomotivførerafdeling afholder torsdag den 1. december 1949 kl. 12,30 afskedsfest for de i året 1949 afgåede lokomotivførere, der stod som medlemmer af afdelingen.

Festen afholdes som sædvanlig i centralværkstedets marketenderi.

Som noget nyt er der i år fastsat en billetpris på kr. 2,50 for pensionister, der er afgået fra tjenesten før 1. januar 1949.

S. A. S.

Nyt signalkommissionsmedlem.

Efter 20 års virke i signalkommissionen har lokomotivfører K. R. J. Olsen, maskindepot Gb., den 1. november d. å. trukket sig tilbage for at overlade hvervet til yngre kræfter.

I den anledning føler vi trang til at sige Karl Olsen tak for det store arbejde, han gennem 20 år har udført i den for vore medlemmer så vigtige sag.

Som nyt medlem i signalkommissionen er udpeget lokomotivfører S. Broksø, Gb., Niels Finsens Allé 24, Søborg, telf. Søborg 2213.

DSB Skytteforening.

Det meddeles herved, at der er oprettet en skytteforening i København indenfor DSB. Alle, som har tjeneste ved DSB, kan optages som medlem. Henvendelse til undertegnede.

DSB Skytteforening, København.

E. A. Nielsen (formand),
elektrofører Kh,
Tietgensgade 68, Mezz.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerunderafdelingerne.

Kolding: Repræsentantens navn og adresse er: K. O. Petersen, Domhusgade 19, 3.

Køge: Repræsentantens adresse rettes til: Tangmosevej 3.

Personalia.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-11-49.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- P. H. Kristensen, Fredericia, i Padborg.
- G. Bjørn-Andersen, Aalborg, i Padborg.
- E. A. Jensen, Aarhus, i Aabenraa.
- I. Frederiksen, Aarhus, i Aabenraa.
- J. A. N. Eriksen, Randers, i Sønderborg.
- A. P. Mikkelsen, Struer, i Korsør.
- A. V. Nielsen, Aalborg, i Korsør.
- R. S. Søndergaard, Esbjerg, i Korsør.
- S. E. Mikkelsen, Viborg, i Korsør.
- E. Micheelsen, Fredericia, i Slagelse.
- H. Petersen, Nyborg, i Roskilde.
- K. Birkelund, Struer, i Kalundborg.
- W. L. Andersen, Aarhus, i Næstved.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 12-11-49.

Lokomotivfyrbøderne:

- C. Petersen, Sønderborg, til Aarhus.
- H. Jürgensen, Padborg, til Aarhus.
- S. Christiansen, Roskilde, til Fredericia.
- N. H. W. Hansen, Roskilde, til Fredericia.
- B. S. Daugbjerg, Slagelse, til Fredericia.
- J. W. Søndergaard, Herning, til Randers.
- E. C. Larsen, Korsør, til Nyborg.
- O. Bruno, Kalundborg, til Struer.
- L. T. Jensen, Herning, til Viborg.
- H. Pallesen, Korsør, til Herning.
- L. J. Jespersen, Korsør, til Herning.
- O. E. Madsen, Næstved, til Roskilde.
- J. Larsen, Padborg, til Esbjerg.

Afsked.

- Lokomotivfører A. P. Rasmussen, Struer, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-12-49.
- Lokomotivfører C. Skjoldager-Nielsen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-1-50.
- Lokomotivfører C. A. Olsen (Rorup), Kalundborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-1-50.
- Lokomotivfyrbøder P. E. Pedersen (Olsgaard), Helsingør, fra 31-10-49.

Dødsfald.

- Lokomotivfører A. H. Boysen (depotforstander), Kolding, den 20-10-49.

Værn Vore Værdier:

Hold brændsel og brændbare materialer i god afstand fra skorstene, røgkanaler og ildsteder.

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.