

NO 3

Marts 1949

49. årgang

### Også et led i genopbygningen.

I diskussionen om genopbygningens mål og midler bliver ofte de forhold, som rådede før den sidste krigs udbrud, stillet op som gradmåler for, hvad man ønsker at nå til.

Også Statsbanernes ledelse har fra krigens afslutning energisk arbejdet på en tilbagevendende til 1938—39 forholdene, og med energi har man bl. a. sat ind på en udvidelse af den siden 1940 ret misrøgtede køreplan til fordel for førkrigstidens ualmindelig gode toggang.

Vi lokomotivmænd tilsiger vort samarbejde i bestræbelserne for at udvide toggangen for herved at tjene det danske samfund, men når det er sagt, vil vi gerne gøre opmærksom på enkelte af de forhold, der bør rettes, for at give lokomotivmændene en positiv opfattelse af, at Statsbanernes ledelse ikke alene udadtil, men også indadtil vil gøre en indsats for at vende tilbage til tidligere tiders forhold, og bibringe personalet den arbejdsglæde, der nu engang er nødvendig for at opnå et tilfredsstillende resultat af genopbygningen.

Vi peger først på udførelsen af reparationer på maskinerne, et område, der hurtigst muligt bør tages op til grundig revision. Det er ikke sjældent, at en reparation bliver skrevet, og når lokomotivpersonalet derefter kommer for at klargøre maskinen, er reparationen ikke udført. For ganske nylig forekom der et tilfælde, hvor lokomotivføreren 3 gange havde skrevet i den dertil indrettede reparationsbog, at en mangel skulle udbedres, uden at denne dog

blev udført, hvilket resulterede i, at vedkommende lokomotivfører ret naturligt nægtede at køre ud af hus med den defekte maskine, hvorefter maskindepotet foranledigede reparationen udført. Den her omtalte reparation kunne have været udført, medens maskinen var i hus imellem de tog, hvortil den planmæssigt skulle benyttes, og det er irriterende for personalet ikke alene at skulle skifte maskine, men også det, at en reparation skrives i reparationsbogen og alligevel ikke bliver udført. Rent økonomisk må det vel også siges at være uforsvarligt, at der sløses på dette område.

Renholdelse af maskinernes førerplads påhviler lokomotivpersonalet, og der bliver fra dette gjort en stor indsats for at denne deres arbejdsplads, kan vende tilbage til den tilstand, den havde tidligere. De sparsomme rengøringsmidler, der blev udleveret under besættelsen, og som endnu ikke er kommet op på det normale kvantum, og maskinernes ret ofte optræden uden for det faste maskinløb, har gjort denne rengøring problematisk, men der bliver fra lokomotivpersonalet sat alt ind på at holde førerpladsen i en ren og en pæn tilstand. Det er derfor med blandede følelser, de f. eks. overtager en maskine efter udvask, hvor et stort arbejde i den i forvejen knapt afmålte forberedelsestid med udrensning i krogene ret ofte er tilintetgjort, fordi begrebet — hensyn til en ren og velholdt førerplads — ikke kendes overalt, hvor maskinerne har ophold i remise.



Efterhånden som Statsbanernes maskintyper er vokset, er sandpåfyldningen givetvis blevet besværligere. Et forhold, adskillige lokomotivmestre straks har været opmærksom over for, hvorfor de, fordi der ingen ændring er sket med sandopbevaringsstederne, der ofte ligger langt fra den maskine, der skal opfyldes, naturligvis har ydet lokomotivføreren, for hvem ansvaret for sandpåfyldningen påhviler, den fornødne hjælp med transporten af sandet, der som bekendt foregår ved hjælp af spande. Medens det således er gået op for enkelte, at det rationelt og menneskeligt er fornuftigt at yde denne hjælp, er det for andre maskindepoter og 1. Distrikts ledelse af maskintjenesten umuligt at forstå, at forholdene f. eks. på København Gb er ganske urimelige.

Ved opførelsen af det nye kulsiloanlæg ved dette depot var der også projekteret et sandsiloanlæg, men antagelig på grund af materialevanskeligheder blev dette anlæg ikke gennemført. Selvfølgelig må man bøje sig for materiale-mangel, men en naturlig følge heraf må efter vor mening blive en midlertidig forbedring af de nuværende forhold, hvor sandet opbevares på to steder i denne store remise, hvor afstandene i forvejen er lange, og når man samtidig tager i betragtning, at de såkaldte sandspande kun forefindes i et meget ringe antal, og der til en stor maskine meget ofte skal anvendes 25 spande sand, kan man forstå, at det ikke alene er besværligt, men at forberedelsestiden langt fra er tilstrækkelig.

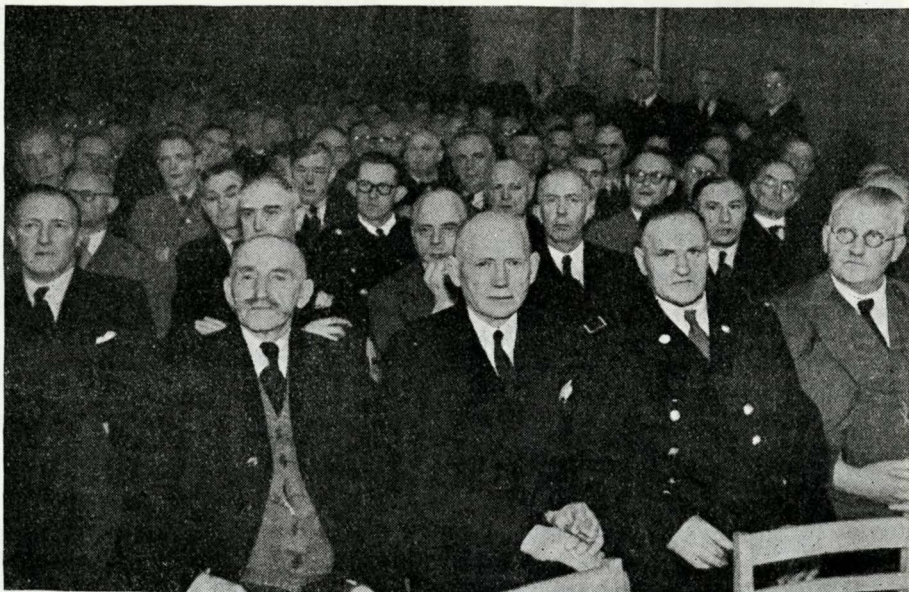
Den motorfører, der i 1940 satte sin motorvogn „i hus“ på ubestemt tid, og forlod den med et velholdt og komfortabelt værktøjsskab, var mere end beskæmmet, da han i 1945 vendte tilbage, og fandt skabet rent ud sagt plyndret for værktøj. Krigens år og besættelsen havde selvfølgelig medført mange forringelser, og derfor var personalet af den opfattelse, at den tid, der nu kom, ganske naturligt ville blive udnyttet til at bygge det nedbrudte op i. Endnu er der dog ingen væsentlig fremgang på dette område, og damplokomotivernes værktøjsordning, der gennem en årrække har været under debat, er også under al kritik. Da kravet herom blev rejst, mødte vi forståelse, men også dette arbejde måtte udskydes på grund af materiale-mangel. Denne er imidlertid ikke mere tilstede, hvorfor det var vor opfattelse, at der ville blive gang i dette arbejde. Men også her er vi blevet

skuffet, en foretaget prøve med nogle enkelte skabe, hvortil der ifølge overenskomsten skulle anvendes specielle låse, til hvilket der kun blev udleveret nøgler til lokomotivpersonalet og lokomotivmestre, faldt uheldigt ud, idet skabene blev brudt op og værktøjet fjernet. Ingen beklager mere end lokomotivpersonalet det uheldige resultat af prøven, men til gengæld forstår de ikke, at det skal medføre en standsning af arbejdet, som kun rammer lokomotivpersonalet. Vi har vanskeligt ved at tro, generaldirektoratet blankt giver op overfor en så værdifuld opgave, blot fordi der indtræffer et mindre uheld. Det må være muligt at fremstille så mange skabe, at en generel udskiftning af de gamle kan finde sted depotvis, hvorved et bedre system med de påtænkte nøgler kan gennemføres. Som forholdene er i dag, er de uholdbare, selv den mindste fejl er lokomotivpersonalet forhindret i at udbedre under tjenesten på linien, fordi selv den simpleste nøgle mangler i de nuværende værktøjsskabe. Hvad betyder dette ikke for lokomotivpersonalet på nutidens maskintyper med det komplicerede trykluftanlæg, og den, der muligvis har undret sig over, at også mindre reparationer på maskinerne af lokomotivpersonalet bliver opført i reparationsbogen, har her forklaringen. Som bekendt siger man ofte, at „Jeppe drikker“, men sjældent hvorfor han drikker.

De her fremhævede problemer er nogle af de største, men der findes adskillige andre spørgsmål, som ligeledes trænger til en revision, hvis genopbygningens mål skal være tilstande i lighed med dem, der eksisterede i 1939. Det er vort håb, at vi hos administrationen må finde forståelse på alle disse områder, thi en gennemførelse heraf vil ikke alene være til gavn for lokomotivpersonalet, men for hele Statsbanedriften. Gennem krigens år og indtil nu har ca. 60 pct. af lokomotivfyrbødergerningen været udført af ekstrapersonale, men i de seneste måneder har tilgangen af lokomotivfyrbøderaspiranter været ret tilfredsstillende, men skal disse vordende lokomotivmænd opdrages i den lokomotivmandsånd, som nu engang er nødvendig for at skabe tilfredsstillende arbejdsforhold og togfremførelse, er det nødvendigt, at de fra deres første dag i Statens tjeneste får indtrykket af, at Statsbanernes ledelse også yder en indsats på det område, der hedder arbejdsglæde for personalet.



## SFJs personale til møde med DSBs ledelse og organisationer.



Et udsnit af den store forsamling.

Det usædvanlige, at lidt over 100 km jernbane på een gang overgår til statsdrift, og at henved halvfjerdehundrede mænd og kvinder derved skifter arbejdsgiver, var baggrunden for det lige så ualmindelige møde, der fandt sted d. 4. februar i Odense. De 4 jernbaneorganisationer, repræsenteret ved de 4 organisationsformænd, havde indbudt hele personalet ved de sydfynske privatbaner, der fra 1. april bliver statsvirksomhed, til et møde, hvor der kunne gives oplysning om de mange afgørelser, der er truffet og fortsat vil blive at træffe i forholdet personale — generaldirektoratet — organisation — i forbindelse med statsovertagelsen.

Det, at så mange mennesker ved Statens overtagelse af de over 100 km jernbane (og forpagtningen af et endnu større antal) fra at være ansat ved privatbanerne går over til at blive statstjenestemænd, fra at være et lille samfund for sig med egne regler for lønning, tjenestetid, normering, pension osv. og til at skulle indgå under de omfattende lovregler og bestemmelser, der gælder for staten og dem, der specielt gælder for Statsbanernes tjenestemænd, havde bevirket, at organisationerne allerede for længe siden fra personalet ved privatbanerne var begyndt at modtage forespørgsler, men som på det tidspunkt ikke kunne besvares. Indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg enedes man derfor om at søge fremkaldt en lejlighed, hvor så mange som muligt så let som muligt kunne få oplysning om så meget som muligt.

Denne lejlighed fik man, da der ved imødekomme fra generaldirektoratets side blev givet tilladelse om, at de embedsmænd, der har været i forgrunden ved de om overtagelsen og forpagtningen førte forhandlinger, ville møde frem ved et møde for privatbanernes personale og der give alle de oplysninger, der var ønske fremme om — og endnu

flere. Samtidig ville organisationerne få lejlighed til at fremsætte nogle vejledende ord om de organisationer, der bliver de nye statstjenestemænds fremtidige hjemsted.

At dømme efter fremmødet den 4. februar har der ikke været ret mange jernbanemænd til tjeneste på SFJ, mens mødet fandt sted. Et løseligt skøn anslog deltagerantallet til ca. 350 tjenestemænd og -kvinder af alle grader, hjælpearbejdere og værkstedsarbejdere, gamle, ældre, unge og yngre, en stor forsamling men alle med det ene ønske at vide så meget som muligt om det, der til daglig er det store samtaleemne: vor overgang til DSB.

Optakten var, at forretningsfører *P. Madsen* på de indbydende organisationers vegne bød velkommen til mødet, der betegnedes som indledningen til et godt samarbejde mellem de nye medlemmer og de gamle organisationer, et samarbejde, der her tog sin begyndelse, endnu før medlemsskabet var etableret.

Derefter fik generaldirektør *E. Terkelsen* ordet og udtalte sin glæde over, at der her var givet en lejlighed til at fortælle om de forhold, hvorunder personalet fremtidig kommer til at arbejde. Det, at der er truffet to forskellige ordninger for banernes fremtid, gør, at der på enkelte punkter bliver nogle særlige forhold for personalet, når randbanernes særlige vilkår griber ind. For strækningerne Odense—Svendborg og Fåborg—Ringe—Nyborg er sagen klar, de overtages pr. 1. april 1949 af DSB; derimod er der for randbanerne: Svendborg—Nyborg, Odense—Nr. Broby—Fåborg og Svendborg—Fåborg truffet den bestemmelse, at de foreløbig for 5 år forpagtes til DSB, men der er mulighed for, at forpagtningen kan bringes til ophør indenfor dette årsmål, hvis banernes bestyrelse finder det ønskeligt, ligesom forpagtningsafgiftens betaling



kan spille en rolle for de kommuner, der skal være med til at betale. De forpagtede strækninger er en intim del af SFJ, og alene taksthensyn gør, at det er nødvendigt, at de er under samme ledelse, men foreløbig gælder altså ordningen med forpagtningen.

Af særlig interesse for personalet er det at vide, hvorledes pensionsforholdene bliver ordnet. Herom fortalte generaldirektøren bl. a., at pensionsfonden endnu ikke råder over de fornødne midler, der skal sikre personalet pensionsydelse, men de vil komme inden d. 31. marts, og til den tid vil også vedtægterne for fonden være udarbejdet.

Generaldirektøren sluttede sin redegørelse med at byde personalet velkommen ved DSB den 1. april 1949 og både håbede og troede, at der vil blive ydet en lige så god indsats under DSB som den, der er ydet under SFJ. Vi er altid villige til at drøfte ethvert opstået tvivlsspørgsmål med jer, i begge parters interesse skal overgangen ske så gnidningsløst som muligt, var talerens slutningsord, og de hilstes af forsamlingen med langvarigt bifald, mens der kvitteredes for velkomsten ved, at alle mødedeltagerne rejste sig, da generaldirektøren forlod talerstolen.

Derefter fulgte trafikchef *N. C. D. Johnsen*s fremstilling dels af den fremtidige administrative inddeling og dels en kort men klar oversigt over hvorledes det sikkerhedsmæssige instruktionsmateriale vil komme til at se ud i overgangstiden, indtil det nye DSB-personale bliver fortrolig med vore reglementer, SIR, SR, ordre A osv.

De nye DSB-strækninger kommer til at høre under 2. distrikt og får bl. a. en trafik-, en bane- og en maskinsektion i Od, den sidstnævnte bliver dog af midlertidig karakter. Nyborg får fremtidig 2 DSB-stationer, Ng H og Ng Syd. Når omlægningen af banelinien ved Odense er færdig, bliver der kun een station i Odense, indtil da en Od H og Od S. Godsind- og udleveringen i Ng og Od vil først blive centraliseret fra køreplansskiftet den 15. maj.

Enkelte af de nuværende SFJ-signaler falder bort, mens man ellers indtil videre vil køre efter det hidtidige privatbanereglement, idet man dog straks ændrer de for nøgleafslåsning gældende bestemmelser, der ikke falder sammen med DSBs. Der gives de nuværende personale en rimelig tidsfrist til at sætte sig ind i vore bestemmelser, dog må de straks sætte sig ind i bestemmelserne for strækningen Od—Tp—Ac, idet den strækning vil kunne komme til at befares af SFJs folk.

Toggangen bliver som nu, og af praktiske hensyn har DSB bestemt sig for at beholde de nu anvendte tognumre. Selv om DSB har den største lyst til at modernisere materiellet, er det ikke muligt lige straks; en del af det ældste materiel vil dog straks blive sat tilside. Det var meningen i vid udstrækning at gå over til motordrift, men foreløbig må de gamle damplokomotiver sættes ind i driften.

Så fortalte trafikchefen, at de for DSB gældende tjenestetidsregler vil blive sat i kraft fra den 1 april, og det gav genlyd i forsamlingen! Også ved

fastsættelsen af normativerne er DSBs regler fulgt, hvilket vil betyde en forøgelse af personalet adskillige steder.

Disse oplysninger gjorde ikke det bifaldt, der hilste trafikchefens foredrag, mindre kraftigt.

Derefter gav kontorchef *V. P. Larsen* sig i lag med at fortælle en meget lang række detaljer vedrørende de mange spørgsmål af personale art, der havde været til behandling i forbindelse med overtagelsen. Bl. a. nedlæggelsen af privatbanernes værksted og kontor medførte overtalligt personale, men i alle tilfælde, hvor et arbejde faldt bort, var det lykkedes at anbringe det pågældende personale andet sted. Ved disse flytninger er taget vidtgående hensyn til boligvanskeligheder og personlige ønsker. Bortset fra ganske enkelte tjenestemænd, der afskediges pr. 31. marts 1949 på grund af alder eller svagelighed, overgår alt personale til DSB. Der har været nogle vanskeligheder med at tilpasse de specielle lønforhold ved privatbanerne til Statens lønningsregler, men det er lykkedes således, at ingen stilles lønningsmæssigt ringere end nu, i mange tilfælde endog adskilligt bedre, det gælder både tjenestemænd og hjælpearbejdere.

Et særligt afsnit af kontorchefens redegørelse var helliget personalets uddannelse efter DSB-regler og de muligheder, der efter at have gennemgået den normale uddannelse er for advancement og forflyttelse udenfor det nuværende privatbanerområde. Som en hovedregel gælder, at der for advancement udenfor SFJ kræves samme uddannelse og eksamen for det nye som for DSBs nuværende personale. Også ved forfremmelse eller forflyttelse indenfor SFJ vil det være af betydning, at vedkommende har gennemgået den normale uddannelse og bestået eksamen.

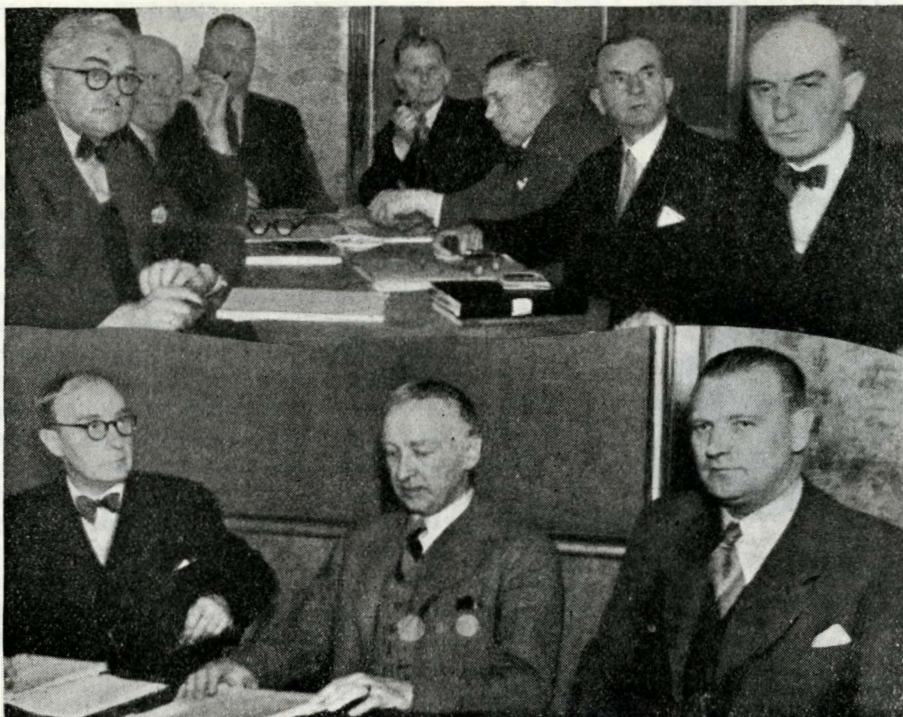
For lokomotivpersonalet, af hvilke Danske Statsbaner skal overtage 41 lokomotivførere, 9 lokomotivfyrbødere og 14 lokomotivfyrbøderaspiranter, er der mellem Generaldirektoratet og foreningen fastlagt følgende bestemmelser vedrørende uddannelsen.

Såfremt de nuværende lokomotivførere ønsker at forrette tjeneste på andre strækninger end Syd-fynske samt Odense—Tommerup og Odense—Assens skal de gennemgå og bestå det almindelige lokomotivfyrbøderkursus på jernbaneskolen.

Lokomotivfyrbøderne skal gennemgå en to gange 6 ugers attestkørsel forud for hvilken de pågældende skal køre til indøvelse som tredie mand i 3 dage. Attestkørselen skal finde sted udenfor de Syd-fynske Jernbaners område, og vil formentlig komme til at foregå fra Nyborg eller Fredericia. Efter attestkørselen skal de gennemgå den sædvanlige 7 ugers skoleuddannelse med påfølgende eksamen.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne, som må påregnes at have nogen værkstedsuddannelse, ligesom det regnes med, at de er kendt med såvel udvaskning som fyrensning, skal ligeledes til en to gange 6 ugers attestkørsel, forud for hvilken der gives dem 3 dages indøvelseskørsel som tredie mand. Attestkørselen vil ligeledes finde sted fra





Administrationens og organisationernes repræsentanter.

Nyborg eller Fredericia. Aspiranterne skal derefter have 4 måneders værkstedsuddannelse ved lokomotivreparationer. Såvidt gørligt deles disse 4 måneder, således at en del af værkstedsuddannelsen gives før attestkørselen, og resten efter. Derefter skal den sædvanlige skoleuddannelse på 7 uger med påfølgende eksamen gennemgås.

Overtagelsen medfører en del omlægninger af tjenstlig karakter, men kun meget få forflyttes; derimod vil en del tjenstemænd komme til at udføre tjeneste i lavere lønklasser, men de beholder samme løn som nu. Det er ikke gørligt at få de nye stationer med i den påbegyndte klassificeringsundersøgelse, hvorfor der til næste år ved særlig undersøgelse vil blive truffet afgørelse om deres henførelse til lønningsklasse og skaffet den fornødne lovhjemmel dertil. I henseende til fribefordring betyder adgangen til hele DSBs trafiknet en udvidelse, fremtidige pensionister henføres til vore regler, ellers følges de almindelige regler, der gælder for DSB.

Ind imellem en besvarelse af en mængde fremsatte spørgsmål, der var fremsat skriftligt forud for mødet, oplyste kontorchefen, at der som hjælp ved overtagelsen ville blive stillet personale fra DSB til stationernes disposition i en uge forud for den 1. april.

Da bifaldet efter afgivelsen af de mange besvarelser på personalets spørgsmål om mere personlige enkeltheder havde lagt sig, præsenterede distriktschef *L. V. G. Humle* sig for sine nye medarbejdere og bød dem velkommen til samarbejdet indenfor distriktets område. Distriktets dør er altid åben for alle henvendelser, der kan bidrage til at fjerne mulige uoverensstemmelser.

Derefter gav organisationsformændene *P. Mad-*

*sen, E. Greve Petersen, P. From Hansen og Hj. Jensen* en række oplysninger om deres respektive organisationers opbygning og arbejdsområde. Der blev givet meddelelser om kontingentforhold, inddeling i kategorier m. v.

Ordet var nu frit, og gennem ordførere for de enkelte grupper blev fremsat en række spørgsmål, der ikke var blevet belyst gennem de givne redegørelser, spørgsmål som nærmest var af personlig karakter: anciennitetsberegning, normeringsspørgsmål, og godtgørelse for tilgodehavende, ferie, adgang til jernbaneskolen, posthonorarberegning etc. Efter endnu en supplerende forklaring med svar på de rejste spørgsmål, mens enkelte blev lovet undersøgt nærmere, kunne mødelederen *P. Madsen* slutte mødet med en tak til deltagerne for den store interesse, der var lagt for dagen gennem fremsættelsen af de mange spørgsmål, som havde fundet sin besvarelse i de fremsatte redegørelser og ved den livlige spørgelyst på mødet.

Den talrige forsamling, den overordentlige levende interesse, hvormed talerne blev påhørt, og de mange personlige henvendelser om mere private eller personlige forhold, der efter mødets slutning blev rettet til både administrations- og organisationsrepræsentanterne, var bevis for, at mødet både var påkrævet og blev påskønnet.

Det bliver en mærkedag, når DSB overtager SFJ; for organisationerne betyder det en mærkbar forøgelse af såvel medlemstal som arbejdsområde. Mødet her var en glimrende optakt til et godt samarbejde med de hidtidige privatbanekammerater, og der var almindelige enighed om, at ideen med dette noget usædvanlige møde var helt rigtig, og at det var af stor betydning, at administration og organisationerne var mødtes i et samarbejde.



## Ved generaldirektør P. Knutzen's død.



Efter længere tids sygdom og efter at have gennemgået ikke mindre end tre operationer, er Danske Statsbaners tidligere chef generaldirektør P. Knutzen afgået ved døden.

Skønt den lange og strenge sygdom og de senere års begivenheder havde lagt et stærkt pres på hans nerver, forløb også den sidste operation upåklagelig, og hans familie og venner havde et begrundet håb om igen at se ham rask iblandt sig. Men trods Knutzens gode fysik og livsenergi har det sidste års sygeleje og den sjælelige belastning alligevel været mere, end hans kræfter kunne overkomme, og han afgik ved døden natten mellem d. 22. og 23. februar, kun 62 år gammel.

Hermed er på engang en strålende og tragisk livsbane afsluttet.

Det var med en vis skepsis, personalet modtog meddelelsen om, at P. Knutzen i 1931 skulle overtage ledelsen af Statsbanerne. Når roret lægges i hænderne på en mand, der kommer fra en institution, der ligger uden for den styrelse, han sættes til at lede, er en sådan skepsis forståelig. Den, der kender jernbanedriften og dens mange problemer, har vanskeligt ved at tro, en tidligere kon-torchef ved Post- og Telegrafvæsenet med ganske kort varsel kan overtage en så krævende post, selvom den udvalgte er indehaver af så fine eksamener, som tilfældet var med Knutzen. Men selvom de første år af hans generaldirektørtid var nogle stridens år mellem administrationen og personaleorganisationerne, skulle det snart vise sig, at Knutzens evner som administrator og organisator og hans levende interesse for jernbanedriften, og ikke mindst hans enestående evne til at erhverve sig kendskab til selv den mindste detaille, også var til fordel for personalet. Det eksisterende ukendskab parterne imellem blev hurtigt rettet, og indtil hans afgang som generaldirektør var forholdet til vor organisation det bedste.

Umiddelbart efter befrielsen blev Knutzen fritaget for tjeneste, efter at han under besættelsen flere gange havde været udsat for angreb fra den illegale presse, der mente, at hans holdning over-

for besættelsesmagten i flere tilfælde havde været national uværdig.

Som det vil erindres, fik Knutzen tildelt hvervet som formand for Dansk-tysk forening, en opgave, der yderligere besværliggjorde den vanskelige stilling, som det var at være chef for Statsbanerne, der strategisk var et vigtigt punkt i krigsførelse, og derfor havde tyskernes bevågenhed. Arbejdet med også at holde de danske transporter i bevægelse lettedes ikke ved denne dobbeltstilling. Som mange andre tjenestemænd måtte han føre en tilværelse, der på en gang skulle være legal og illegal for at bevare de få goder, der blev levnet den danske befolkning.

Den 20. juni 1947 fradømte tjenestemandsdømmestolen Knutzen stillingen som generaldirektør, men tilkendte ham fuld pension. Om dommens retfærdighed har der gentagne gange været diskuteret, og selv fremlagde Knutzen sin sag for offentligheden i en bog »40 år i Statens tjeneste«, der udkom i maj 1948. At føre diskussionen videre er i dag unødvendig, men besættelsesårene bragte ikke generaldirektør P. Knutzen og personaleorganisationerne fra hinanden.

## Detailpristallet januar 1949.

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for januar 1949 beregnet til 310 og er hermed steget 4 points i forhold til oktober 1948. Anvender man priserne i 1935 som basis, bliver pristallet 181 i januar 1949, en stigning på 2 points.

I følgende oversigt er anført udgifterne i det husholdningsbudget, der som omtalt i Statistiske Efterretninger 1942, nr. 33, og 1948, nr. 21, danner grundlaget for beregningen af detailpristallet. Tallene for de fire foregående kvartaler er tilføjet til sammenligning.

## Udgifternes fordeling på budgettet hovedgrupper.

	Jan. 1949 kr.	Okt. 1948 kr.	Juli 1948 kr.	April 1948 kr.	Jan. 1948 kr.
Fødevarer . . . . .	2 057	2 050	2 060	2 020	2 030
Klæder, fodt., vask	554	538	534	526	525
Bolig . . . . .	616	582	582	582	582
Brændsel, belysning	380	379	375	370	363
Skatter, kontingen- ter o. l. . . . .	872	872	875	840	838
Andre udgifter . . .	990	988	986	982	964
I alt . . . . .	5 469	5 409	5 412	5 320	5 302

Den samlede udgift i budgettet er fra oktober 1948 til januar 1949 steget med 60 kr., nemlig fra 5 409 kr. til 5 469 kr.

Hvad angår forskydningerne inden for budgettets enkelte hovedgrupper, fremgår det af oversigten, at der i fødevarergruppen er sket en stig-



ning i de samlede udgifter på 7 kr. Hovedårsagerne hertil er en stigning i udgiften til mel og gryn på 11 kr. og i udgiften til fisk på 2 kr. I modsat retning virker det, at udgiften til grønsager er faldet med 9 kr. Den samlede udgift til fødevarer er for januar 1949, ligesom det har været tilfældet ved pristalsberegningerne fra og med oktober 1946, reduceret med værdien af de rabatkort for smør og margarine, der opnås af den gennemsnitsfamilie med 1,84 børn, hvis budget danner grundlag for pristalsberegningen. For januar 1949 udgør værdien af rabatkortene 47,84 kr. jfr. Handelsministeriets cirkulærer af 28. august og 29. december 1948.

Udgiften til klæder, fodtøj og vask viser en samlet stigning på 16 kr. Hovedårsagen hertil er en stigning i udgiften til blød sæbe på 16 kr., som følge af at forbruget af blød sæbe i et væsentligt omfang er flyttet fra den hidtidige sæbekvalitet med 30 pct. fedtsyreindhold til den nye krystalsæbe. Tillige er udgiften til en række rengøringsartikler steget med 4 kr., medens udgiften til beklædning er faldet 4 kr. Udgiften til klæder er for januar 1949 ligesom ved beregningerne siden april 1946 reduceret med 36,80 kr., som udgør værdien for eet år af de tekstil-rabatkort, der tildeles den ovenfor omtalte gennemsnitsfamilie, jfr. Handelsministeriets bekendtgørelser af 14. januar 1949 samt af 31. marts 1948. Den samlede virkning på pristallet af smør- og tekstil-rabatkortene er en sænkning af 1914-pristallet med 4,8 points og 1935-pristallet med 2,8 points.

Boligudgiften, der kun revideres een gang årligt, nemlig på grundlag af huslejetællingen i november, er steget med 34 kr. Denne stigning skyldes dels den store tilgang i 1948 af nye lejligheder med et relativt højt huslejeniveau og dels en stigning i den gennemsnitlige leje i den ældre boligmasse.

Udgiften til brændsel og belysning viser en netostigning på 1 kr. som følge af mindre forskydninger i brændselspriserne.

Udgiftsposten Skatter og kontingenter er uforandret, medens der inden for udgiftsgruppen Andre udgifter har været små ændringer, der har bevirket en samlet stigning på 2 kr. Stigningen hidrører fra en forøgelse af udgiften til aviser og personlig pleje, medens udgifterne til møbler og radioapparater er gået ned.

Den her anførte stigning af detailpristallet medfører påny en ændring af tjenestemændenes reguleringstillæg, idet netop de fire point betyder, at pristallet stiger til 310, der er den næste grænse for en forhøjelse af reguleringstillægsportionerne, der hermed stiger fra 23 til 24 portioner. For vore gifte medlemmers vedkommende betyder det, at samtlige lokomotivfyrbødere, motorførere samt elektroførere og lokomotivførere på grundløn får 10 kr. mere pr. måned, medens elektroførere og lokomotivførere på de øvrige løntrin samt lokomotivinstruktører får 11 kr., og lokomotivinstruktører på slutløn får 12 kr. pr. måned.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Graduering.

Som aspirant til lokomotivførerstillingen må det være en lokomotivfyrbøder forundt at fremsætte nogle betragtninger angående denne stilling.

Når man ser på de senere års graduering af forskellige personalegrupper ved DSB, melder den tanke sig, om lokomotivførers placering i 11. lønningsklasse er retfærdig; og hertil må svaret blive et afgjort *nej*. Så er spørgsmålet: Med hvilken motivering er denne placering forkert? Og her er forhold nok at drage frem.

Først og fremmest lønnen i forhold til andre kategorier. Lad os drage en sammenligning. En fast ansat timelønnet remisehåndværker tjener mere end en lokomotivfører. Uden iøvrigt at forklejne remisearbejderens ofte brydsomme og krævende arbejde, må det dog påpeges, at lokomotivpersonalet, der er rekrutteret af dette fags rækker, har gennemgået en ret omfattende og speciel uddannelse til arbejdet som lokomotivfører. Et arbejde, der vel som få kræver sin mand fuldt og helt. Her er det nemlig ikke i første række tekniske apparater, der sørger for sikkerheden, men først og sidst lokomotivpersonalets agtpågivenhed.

Det må også påpeges, at medens de fleste andre kategorier af personalet har en ret regelmæssig 8-timers arbejdsdag med rigelig frihed i hjemmet, skal man lede længe for at finde en mere uregelmæssig arbejdstid end lokomotivpersonalets, ligesom meget af en lokomotivmands fritid ligger ude på fremmede depoter under alt andet end hjemlige forhold.

Så er der maskinernes udvikling. Her kan nævnes, for blot at tage den nyere tids vækst fra K- og D-maskinen over P-R-H- og E-maskinen til PR-maskinen.

Og dertil kommer hjælpemaskineriets udvikling, f. eks. det ret omfattende og komplicerede trykluftbremseanlæg, hvis centrale og vitale dele alle er anbragt på lokomotivet, og betjenes af lokomotivføreren.

På vognene er der blot anbragt en omstyringsventil og en bremsecylinder, en anordning, der efter sigende skulle have bevirket vognmestrens delvise oprykning i 7. lønklasse. Hvilke uanede perspektiver for lokomotivpersonalet, hvis dette er rigtigt?

Så er der endelig lyntogsførers arbejde. Mon ikke det uden nærmere uddybning skulle kvalificeres til højere lønningsklasse end 11?

Dette er blot de mest iøjnefaldende argumenter, som kan nævnes uden at gå nogen for nær; der findes talrige andre.

Ovenstående betragtninger vil måske af nogle blive karakteriseret som værende udsprunget af nogen trang til forherligelse af lokomotivførers eller lokomotivpersonalets arbejde i det hele taget. Men ved en nøgtern vurdering for og imod, vil de fleste sikkert give mig ret i rigtigheden af oven-



stående betragtninger, der vel for de fleste ingenlunde er nye.

P. E. Jacobsen,  
lokomotivfyrbøder,  
Esbjerg.

### Et ferieminde — en appel!

Den 21. august 1948 ankom min hustru, min datter og jeg til DLF's feriehjem på Røsnæs ved Kalundborg. Det var en halv snes år siden, vi sidst havde været der, men nu havde vi besluttet atter at tilbringe nogle dages ferie på Røsnæs, — og vi fortrød det ikke.

Glæden var stor over at gense vort smukke feriehjem i ny og moderne skikkelse, — alt strålende rent og frisk, og med en tone over sig, der lige fra ankomsten til den sidste farvelvinken var harmoni i ordets bedste betydning. Her var smukke værelser med senge, der ikke alene så godt ud, men også var prima at sove i. Her var fred og ro for den, der søgte det, og muntert kammeratskab for de derpå indstillede.

En glæde var det også at se vor mangeårige økonoma frk. Petersen stadig med samme iver og interesse sørge for lokomotivmændenes forplejning og velbefindende. Trods vanskelige tider var frokost- og middagsbordet altid veldækket.

Som lokomotivmand kan man ikke ønske sig noget bedre sted at feriere. Der er fornøjeligt samvær mellem gæsterne, der foretager de traditionelle spadsereture, — om formiddagen til købmanden, hvor herrerne delikaterer sig med »grønne flaskeæbler« og damerne med andre lækkerier. Ellers går dagene med badning, kroketspil, hvile og passiar — samt kortspil. Om aftenen er der forskellig underholdning — optræden, musik, dans og selskabslege. Enhver gæst føler sig forpligtet til at yde sit bedste — og det er forbløffende, hvor mange talenter man opdager blandt lokomotivmændene og deres pårørende! Kl. 23 er dagen forbi — det er jo et feriehjem!

Lørdag den 28. august var det strålende solskin, og der blev arrangeret en udflugt til Faarevejle kirke for at se Jarlen af Botthwell, som ligger begravet under kirkeskibet. Han har været død i 375 år, men er alligevel velbevaret. Vi starter i rutebiler fra feriehjemmet kl. 13, — 52 personer. Vi sang og havde det fornøjeligt på hele turen, der var 125 km. Vi kørte først til Dragsholm slot, hvor selskabet blev fotograferet. Efter en halv times ophold kørte vi videre til Faarevejle, hvor der blev drukket dejlig kaffe på Ordrup kro — der også hedder »Den blå ged«. Derfra tog vi til kirken og så Jarlen. Hjemturen var smuk, og chaufføren var en forstående mand, der holdt stille flere gange for at vi kunne nyde den smukke udsigt.

Kl. 18 ankom vi igen til feriehjemmet med god appetit til middagen.

Desværre får det gode jo så hurtigt ende, og allerede om mandagen skulle vi hjem igen. Men vi vil benytte denne lejlighed til at sige alle tak for

behageligt samvær og godt kammeratskab på vort dejlige feriehjem. En tak til ledelsen af Dansk Lokomotivmands Forening, som skabte dette fristed for os »sorte«, og en tak til de nuværende, som fører det videre på en sådan måde, at alle lokomotivmænd og pensionister kan have råd til at holde ferie der.

Feriehjemmet er til stor ære for de danske lokomotivmænd. Har du ikke været der endnu, så brug din ferie i sommer til at aflægge Røsnæs et besøg og se, hvad lokomotivmændene har skabt.

Århus, den 1. januar 1949.

Folmer Jensen.

### STATSBANEPERSONALETS priv. gens. Hjælpekasse »VEJLEKASSEN«.



Fra begyndelsen af indeværende år har »Vejlekassen« yderligere forhøjet sine udbetalinger, således at disse nu er

1060 — 570 kr.

beregnet efter indmeldelsesalderen, medens kontingentet vedblivende er 1 kr. månedlig med kontingentfrihed fra 70 års alderen.

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

»Vejlekassen« optager alle ved D. S. B. ansatte eller antagne samt deres hustruer, den eneste betingelse er: ikke fyldt 40 år.

Allerede nu ligger »Vejlekassen«s ydelser langt over andre lignende foretagenders; men fortsættes den senere tids gode tilgang, vil der om få år kunne foretages yderligere forbedringer i forsikringsvilkårene, stadigvæk med samme kontingent.

Jo større og hurtigere tilgang, jo større og hurtigere forbedringer.

»Vejlekassen« har nu ca. 21.000 medlemmer, den har en opsparat formue på ca. 3 millioner kr., stigende med ca. 100.000 kr. årlig med en årsrente, der nu er ca. 125.000 kr., og som stadig stiger, der til kommer fortjenesten ved udtrækning af obligationer.

»Vejlekassen« er statsanerkendt og statskontrolleret, den ledes af organisationerne og er ikke afhængig af noget andet selskab, hvorfor hele udbyttet kommer medlemmerne til gode.

Nærmere oplysning fås hos de lokale tillidsmænd eller hos forretningsføreren for Vejlekassen, Københavns Hovedbanegård (kan sendes som tjenestesag). Telefon Vester 1891 x.



**Grosserer A. Collstrops Rejselegat.**

I løbet af kort tid vil der kunne uddelles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4 500 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af.

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, k. af Dbg., dbmd., Vognmagergade 8, København K.

Driftsbestyrer P. C. E. Hansen, r. af Dbg., dbmd., Sydfynske Jernbaneselskab, Odense.

Telefondirektør G. Irming, r. af Dbg., dbmd., Nørregade 21, København K.

Generaldirektør E. Terkelsen, k. af Dbg., dbmd., Sølvgade 40, København K. (Formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 1. april d. å. til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, fuldmægtig N. Roed, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

**Lyntogene får navneforandring.**

I anledning af etablering af et nyt lyntog Struer—Herning—Vejle—København og omvendt fra 15. maj d. a., har Generaldirektoratet taget spørgsmålet om lyntogenes navne op til overvejelse, og så fordi man har haft opfattelsen af, at de anvendte navne delvis lå så tæt op ad hinanden, at de kunne give anledning til forvekslinger med deraf følgende mulighed for fejlbelægning, hvortil kom, at et par af navnene («Østjyden» og »Midtjyden») ikke passer godt til togenes løb.

Man har derfor bestemt sig til fra 15. maj d. a. at gennemføre et forslag, hvorefter kombinationen med »jyden» kun anvendes for de tog, der *udgår fra* Jylland, altså morgentogene fra Jylland og aftentogene til Jylland (nemte at huske: de unge jyder drager ud og de gammel længes hjem). For togene i modsat løb, altså *fra* København om morgenen og *mod* København om aftenen vil vi derimod anvende en geografisk betegnelse, der karakteriserer togets mål henholdsvis dets udgangssegn. Herefter får vi følgende:

	nu	fra 15. maj
Ab-Kh-Ab	Nordjyden	Nordjyden
Ho-Lg-Kh-Ho	Midtjyden	Nordvestjyden
Sønderj.-Kh-Sønderj.	Sønderjyden	Sønderjyden
Str-Hr-Kh-Str		Uldjyden
Kh-Fh-Kh	Kronjyden	Vendsyssel
Kh-Lg-Ho-Kh	Østjyden	Limfjorden
Kh-Es-Str-Kh	Vesterhavet	Vesterhavet

Det internationale tog »Engländeren» beholder sit indarbejdede navn.

**Notitser.****Elektrificering af de franske Statsbaner.**

Arbejdet med elektrificeringen på hovedlinien mellem Paris og Lyon sker så hurtigt, at hele den 158 km lange strækning mellem Laroche og Dijon ventes at blive færdig i december 1949. Den 155 km lange strækning mellem Paris og Laroche regnes at være færdig i december 1950, og strækningen mellem Dijon og Lyon, der er 197 km lang, skulle være færdig i december 1951.

For opsætning af luftledninger skal der rejses 30.000 ledningsstolper, og til deres betonfundament skal bruges 235.000 m<sup>3</sup> beton. Ialt regner man med, at der alene til opstilling af ledningsnettet vil medgå 130.000 t. stål og 9.920 km ledning. Der har måttet anvendes specielle metoder for at rejse ledningsstolperne, da trafikken på disse linier er så intensiv, at der kun kan blive 90 min. i døgnet til at udføre dette arbejde. Ved anvendelse af specielle kraner samt andre tekniske midler, tager det dog kun 3 min. for at rejse en ledningsstolpe.

ITF

**Reparation af rullende materiale i den franske zone i Tyskland.**

Da antallet af jernbanevogne, som behøvede en grundig reparation, udgjorde ialt 4.300 eller 12 pct. af det sammenlagte antal i september 1947, besluttede man at sende 2.000 vogne til Belgien og 700 til Svejts til hovedreparation. Som en følge af det forøgede arbejdstempo i værkstederne, der i høj grad skyldtes den indførte valutareform, var antallet af vogne, som i december 1948 var under eller ventede på en grundig reparation, gået helt ned til 1.900, en betydningsfuld forbedring siden 1947.

Der fandtes i slutningen af 1948 1.100 tjenestedygtige lokomotiver i den franske zone, og de 50 lokomotiver, som er udlånt fra de franske Statsbaner, kan snart tilbageleveres.

ITF

**Ny metode for behandling af vandet til lokomotiverne.**

De britiske jernbaner er nu begyndt at indføre nye anordninger for behandling af vandet på de sidste moderne typer af damplokomotiver. Denne metode er af fransk oprindelse, og anvendes også på de franske Statsbaner. Der tilsættes kemisk vædske i forhold til, hvor meget vand tenderen påfyldes. Sættningen af denne kemiske vædske beror på den slags vand, som anvendes, og varierer efter de steder, hvor der indtages vand. Denne behandling neutraliserer ikke de substanser, som findes i vandet, og som er ønskværdige, men vandet bringes ned til en meget lav hårdhedsgrad, ligesom rustafleiring bliver undgået.

Under kørslen slammes kedlen ved hjælp af et håndtag; man åbner en ventil, og denne slamning foretages med hyppige mellemrum, men må kun vare ca. 1/2 minut. Håndtaget til ventilen er anbragt oppe i førerhuset, og slamningen reguleres altså herfra.

ITF







### Kongressen 1949.

Under hensyn til at der er andre foreninger, der afholder kongres i København de samme dage som vor forening, skal vi henstille til afdelingerne, at de snarest vælger deres kongresrepræsentanter, således at disse i god tid kan sikre sig hotelværelse i København.

Da der i forbindelse med kongressen vil blive afholdt en jubilæumsfest, hvori kongressens repræsentanter får lejlighed til at deltage, er det ligeledes nødvendigt af hensyn til det forestående arrangement, at navnene på de valgte repræsentanter snarest indsendes til foreningens kontor, og senest den 15. april.

Virksomhedsberetningen for den forløbne kongresperiode vil antagelig kunne udsendes til afdelingerne i begyndelsen af april måned.

### Jubilæer.

Lokomotivfører C. M. Madsen, Vordingborg, fejrer d. 3. marts sit 40 års jubilæum, hvorfor kammeraterne i afdeling 9 på denne dag ønsker at sige dig tak for godt samarbejde i årenes løb samt for din altid rolige og ligevægtige måde at tage tingene på, hvilket måske for en stor del skyldes din store interesse for sejlspporten, som her har sat sit præg på dig til gavn for os alle.

Med håb om at du endnu i mange år må holde humør og helbred, ønsker vi hjertelig til lykke.

L. B.

Lokomotivfører P. H. Th. Pedersen, Vordingborg, fejrer 40 års jubilæum d. 12. marts, i hvilken anledning kammeraterne i afdeling 9 ønsker at sige dig tak for godt samarbejde i årenes løb.

Som afdelingsformand i Masnedsund fra 1934 og senere i Vordingborg har du vist din interesse for organisationens arbejde, og få er de tilfælde ikke, hvor kammeraterne har tyet til dig for at finde forståelse og hjælp, hvorfor vi vil samles i et hjerteligt til lykke med håb om, at du endnu i mange år må færdes rask og rørig og med dit gode humør.

L. B.

Onsdag den 23. marts kan lokomotivfører O. Christensen, Struer, fejre 25 års jubilæum. O. C. begyndte som aspirant i Struer 23. marts 1925; efter en 4 årig aspiranttid i Struer og Thisted blev O. C. d. 21. maj 1929 ansat som lokomotivfyrbøder i Struer. 1. juni 1942 ansat som lokofører i Brande, kom tilbage til Struer 1. april 1943. O. C. har både som lokofyrbøder og lokofører været en ualmindelig god støtte i Afd.bestyrelsen, hvori han har siddet i adskillige år, siden 1944 som Afd.kasserer. O. C. er desuden en meget dygtig og pligt-opfyldende lokofører. Som kørelærer har han også blandt de unge vundet sig mange venner ved sin ærlige og brave optræden. Til lykke og tak for din indsats.

E. T.

Den 5. marts d. å. fejrer lokomotivfører S. H. K. V. Hansen, Gedser, sit 40 års jubilæum ved DSB. Jubilaren er en kendt og agtet mand på Falster, hvor han har tilbragt sin jernbanetid, og hvor han har mange venner på grund af sit joviale og venlige væsen.

Gedser afdelinger ønsker dig hjertelig tillykke, og håber, at dit gode helbred må vare ved, og vi endnu i nogle år må beholde dig i vore rækker.

Lissau.

### Jubilæumsfester.

Næstved afdelinger 9—10.

I anledning af foreningens jubilæum afholdes festmiddag med efterfølgende bal for medlemmer med damer på restaurant „Kvægtorvet“ den 9. marts 1949.

Gedser afdelinger.

Gedser afdelinger afholder jubilæumsfest på „Færgeskroen“ i Gedser onsdag den 16. marts 1949 kl. 18,00. Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Festudvalget.

### Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører William Pedersen, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 22. marts frabedes venligst.

Lokomotivfører S. Overgaard, Århus.

Opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes.

Lokomotivfører Georg Jensen, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 22. marts frabedes venligst.

Lokomotivfører G. Løfgreen, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører L. T. Lund, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører A. P. B. Sørensen, Kh. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 22. marts frabedes venligst.

Lokomotivfører G. J. N. Bisgaard, Århus.

### Lokomotivførernes Sangforening Gb

afholder generalforsamling i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8, den 10. marts 1949 kl. 14,30.

Kl. 18 er der middag, hvortil damerne indbyder. Derefter dans.

Kr. 8,50 pr. deltager.

Deltagelse meddeles: Valby 2883 og Damsø 2547.

Stig. Andersen, formand.



**Taksigelser.**

Afdelingerne i Randers og Hobro bedes modtage min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære Mand pens. lokomotivfører S. B. A. Blak's død og begravelse.

*Anna Blak.*

Min inderligste tak til alle, der viste min mand den sidste ære ved bisættelsen.

En særlig tak til lokomotivførernes formand Aage Hansen for de smukke ord ved kisten og til alle de kolleger, der stod æresvagter.

Endnu engang tak.

*Guldborg Malling, København.*

**Lokomotivmændenes Enkekasse.**

Ved afstemningen til bestyrelsen 15. oktober 1948 blev følgende valgt:

Lokomotivfører C. V. Christensen.  
pens. lokofører J. Junge.

**Suppleanter:**

Lokomotivfører H. Kruse.  
Lokomotivfører V. A. J. Olsen.

Revisor: pens. lokomotivfører J. M. Sørensen.  
Revisorsuppleant: lokomotivfører Axel Hansen.

*Bestyrelsen.*

**Feriekursus i Tyskland.**

Gennem International Transportarbejderforbund har vi modtaget en invitation til at lade foreningen repræsentere på et feriekursus, der afholdes i nærheden af Königssee i de Bayerske Alper i dagene fra den 11.—23. juli.

Hovedbestyrelsen har besluttet at sende to repræsentanter og åbner hermed adgang for medlemmerne til at søge dette kursus. Betingelsen for at deltage er, at de pågældende absolut behersker det tyske sprog, og at de ikke er over 30 år, idet det er stillet som en betingelse fra det indbydende forbund, at deltagerne ikke overskrider den alder. Foreningens deltagere vil få fri rejse gennem de tre allierede zoner samt frit ophold og et mindre beløb i lomme penge.

Under hensyn til at de, der kan komme betragtnings, kun har 14 dages ferie, vil de af foreningens hovedkasse til dækning af permission og uforudsete udgifter få et tilskud på 250 kr.

Medlemmer, som kunne ønske at deltage i ovennævnte kursus, må indsende ansøgning herom til foreningens kontor, samt give oplysninger om hans kendskab til det tyske sprog. Ansøgningsfristen udløber den 12. marts.

**Feriehjemmet.**

Selv om forårets kommen ikke er så føleligt i år efter den forholdsvis milde vinter, så er det dog et sikkert tegn på forår, når feriehemmsudvalget er samlet til møde for at drøfte den kommende sæson. Dette møde har nu fundet sted, og feriehemmet åbner sin sæson 1949 onsdag den 1. juni, og afslutter denne fredag den 2. september.

På side 54 findes en formular, som må benyttes, når anmodning om ophold søges. Ansøgningerne, som modtages fra 15. april, skal indsendes under adressen: Dansk Lokomotivmands Forening, feriehemmet, Hellerupvej 44, Hellerup.

I lighed med tidligere år vil der kun blive bevilget ophold i indtil 10 dage ankomst- og afrejsedagen indbefattet, ligesom ankomst og afrejse ikke kan finde sted på søndage.

Med nogle ganske få undtagelser kunne vi sidste år imødekomme alle vore medlemmers ansøgninger, en væsentlig årsag hertil var, at vor henstilling til pensionister og enker om at søge ophold uden for skolernes sommerferieperiode blev imødekommet. Vi gentager derfor denne henstilling og håber på samme imødekommenhed.

Ligeledes henstilles det til afdelingerne at søge feriefordelingerne afsluttet, så medlemmerne kan indsende deres anmodning om ophold i god tid.

Prisliste for den kommende sæson findes på side 54.

Lykkeligvis er en del restriktioner blevet ophevet, men endnu findes der enkelte, som får betydning for dem, der ønsker et ophold på hjemmet, men nærmere meddelelse om disse rationerede varer, som omfatter margarine, sukker, sæbe og evt. kød og flæsk, skal følge senere her i bladet.

**Legat til rekreationsophold.**

I forbindelse med feriehemmets åbning henleder vi opmærksomheden på det i anledning af feriehemmets 25 års jubilæum oprettede legat.

Dette legats formål er at yde lokomotivmænds hustruer eller enker, som trænger til et rekreationsophold et sådant ophold på Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreationshjem enten helt uden betaling eller mod nedsat betaling.

Kun hustruer til henholdsvis enker efter medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening kan komme i betragtning ved uddeling af legatet.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse senest den 15. maj d. å.

p. u. v.

*E. Greve Petersen.*

**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.



**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

På den i december måned f. å. udsendte fortegnelse over „Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation“ bedes jernbanelæge Herborgs bopæl ændret til Borgbjærsgsvej 15 (ændring af gadenavn).

Samtidig bedes følgende trykfejl rettet: Lægedistrikt nr. for jernbanelæge Vald. Petersen ændres fra 5 B til 5 C.

På den i december måned f. å. udsendte fortegnelse over „Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultationstider“ bedes konsultationstiden for jernbanelæge Anna Margrethe Nielsen, 8 c lægedistrikt, ændret således:

Mandag	kl. 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Tirsdag, onsdag, torsdag, fredag	kl. 15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Lørdag	kl. 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> — 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor E. Juul Saksø, Jens Bangs Stenhus, Ålborg, konsultation kl. 12—15, og doktor Børge Andersen, H. I. Hansensvej 26, Vordingborg, konsultation hverdage (undtagen lørdag) kl. 13—15.

**Personalialia.**

*Fortremmelser pr. 1-3-49.*

- Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:  
 N. Juel, Fredericia, i Brande.  
 A. B. Johansen, Næstved, i Viborg.  
 A. Vilhelmsen, Fredericia, i Ringkøbing.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-3-49.*

- Lokomotivførere:  
 E. A. Furholm, Nykøbing Fl., til Kh. Gb.  
 P. E. Nielsen, Næstved, til Roskilde.  
 H. O. Vesthede, Lunderskov, til Fredericia (med ophør af funktion som depotforstander).  
 H. B. Larsen, Ringkøbing, til Nykøbing Fl.  
 H. Christiansen, Nykøbing Fl., til Næstved.  
 J. Ourø Jensen, Padborg, til Nykøbing Fl.  
 H. Pedersen, Viborg, til Padborg.  
 E. R. Hansen, Brande, til Holbæk (med tildeling af hvervet som depotforstander).

Lokomotivfyrbødere:

- K. B. Laursen, Gedser, til Kh. Gb.  
 E. A. Hansen, Helsingør, til Kh. Gb.  
 H. R. L. Jørgensen, Kh. Gb., til Helsingør.  
 T. E. Raff, Kalundborg, til Kh. Gb.  
 R. P. Lund, Roskilde, til Ålborg.  
 K. A. Jensen, Roskilde, til Ålborg.  
 O. Lindberg, Padborg, til Århus.  
 C. A. Kaarup, Korsør, til Århus.  
 A. S. Larsen, Kalundborg, til Korsør.  
 E. Mortensen, Herning, til Viborg.  
 K. B. Mikkelsen, Struer, til Viborg.  
 A. V. Nielsen, Padborg, til Struer.  
 A. Andersen, Kalundborg, til Tønder.

*Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-49.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- H. J. Clausen, Nyborg, i Assens.  
 L. T. Jensen, Viborg, i Herning.  
 O. V. Sørensen, Ålborg, i Padborg.  
 E. Kjærgaard, Esbjerg, i Tønder.  
 H. M. P. Nielsen, Århus, i Padborg.  
 A. T. Larsen, Frederikshavn, i Frederikshavn.  
 B. G. Christensen, Randers, i Padborg.  
 A. C. Henriksen, Nyborg, i Åbenrå.  
 O. Nielsen, Esbjerg, i Tønder.  
 H. R. Pedersen, Nyborg, i Roskilde.  
 J. Ørskov, Struer, i Struer. ,  
 A. E. Jensen, Ålborg, i Kalundborg.  
 J. E. Jørgensen, Århus, i Kalundborg.  
 K. W. Pedersen, Nyborg, i Tønder.  
 S. C. Andersen, Århus, i Kalundborg.  
 A. C. N. Salling, Esbjerg, i Roskilde.  
 N. P. Nissen, Padborg, i Padborg.  
 O. Mikkelsen, Struer, i Gedser.

*Afsked.*

Lokomotivfører L. C. S. Jørgensen, dbmd., Esbjerg, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-3-49.

Lokomotivfører N. Assum, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-4-49.

*Dødsfald blandt pensionister.*

- Pens. lokomotivfører S. B. A. Blach, Randers, den 26-1-49.  
 Pens. motorfører K. K. Ø. Thomsen, København, den 29-1-49.  
 Pens. lokomotivmester J. C. Nielsen, Århus, den 19-1-49.









## Rettelser til adressefortegnelsen.

### Lokomotivførerafdelingerne:

**Kalundborg:** Kassererens navn og adresse rettes til: Johs. Jørgensen, Hærvigsgade 13, 2.

**Helsingør:** Kassererens navn og adresse rettes til: E. A. Petersen, Gl. Banegaardsvej 15.

**Slagelse:** Kassererens navn og adresse rettes til: H. Vinther, Løvegade 69, 2.

**Helgoland:** Formandens navn og adresse rettes til: P. Jensen, St. Møllevvej 18, 4., S. Tlf. sundby 1684.

**København Gb.:** Formandens navn og adresse rettes til: Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby. Tlf. valby 5831.

**Gedser:** Formandens navn og adresse rettes til: E. Lissau-Andersen, Langgade 85.

### Lokomotivførerunderafdelingerne:

**Assens:** Repræsentantens navn og adresse rettes til: S. A. Madsen, DSB Maskindepot.

### Elektroførerafdelingen:

**Enghave:** Formandens navn og adresse rettes til: W. H. Olesen, Hillerødgade 19, N.

**Enghave:** Kassererens navn og adresse rettes til: E. A. Nielsen, Tietgensgade 68, V.

### Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

**Brande:** Kassererens navn og adresse rettes til: J. E. Pedersen, Borgergade 4.

**Randers:** Kassererens navn og adresse rettes til: V. Mikkelsen, Mariagervej 73.

**Struer:** Formandens navn og adresse rettes til: K. B. Knudsen, Nørregade 13 B.

**Struer:** Kassererens navn og adresse rettes til: R. W. Olesen, Søndergade 4.

**Ålborg:** Kassererens navn og adresse rettes til: E. Knudsen, Egholmsgade 2, 4.

**Roskilde:** Formandens navn og adresse rettes til: K. Rasmussen, Holbækvej 28, 1.

**Fredericia:** Formandens navn og adresse rettes til: K. T. H. Jacobsen, Fælledvej 23, 1.

**Fredericia:** Kassererens navn og adresse rettes til: H. P. T. Nielsen, Ydunsvej 10.

**Tønder:** Formandens navn og adresse rettes til: V. Laursen, Østbanegaarden.

**Tønder:** Kassererens navn og adresse rettes til: E. Jensen, Skovrovsvej 36.

**Gedser:** Formandens navn og adresse rettes til: H. J. Jørgensen, Tværgade 11.

## Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-2-49.

Pens. lokomotivførere:

F. K. D. Gregersen, Dr. Dagmars Alle 2, 1., Valby.

P. H. Nedergaard Pedersen, Flensborggade 26, 3., V.

H. K. Danielsen, Falkevej 11, 1., Fredericia.

A. C. V. M. Steffensen, Sdr. Boulevard 63, 2., V.

Pens. motorførere:

H. P. Pedersen, Maglebyvej 34, Skelskør.

# Kalundborg

**AAGE NIELSEN Slagtermester**

Kød- og Paalægsforretning

Cordilgade 10 — Kalundborg — Telefon 173

Leverandør til Feriehjemmet

**Fiskehus Nr. 1 Poul Nielsen Telefon 659**

Altid friske Torske- og Rødspøttefileter  
samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

**Kalundborg Brugsforening og Købmandshandel**

Kolonial — Vin — Kaffe — Konserves — Isenkram

**N. JENSENS SØNNER**

Telefon 280

Inventar og Bolig  
Montering

Telefon 280

**A. M. JØRGENSEN** Sct. Jørgensbjerg 25 . Telefon 71

Kleinsmed  
Auf. Gas- & Vandmester

CENTRALVARME — BAD  
W. C. — PUMPEANLÆG

Altid 1ste Kl. Varer  
Hjemmelavet Paalæg

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Telf 343 . Kordilgade 60

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hellerup 7269.

Er Lyset i Uorden da ring til **Kalundborg 520**  
**Kjær Christensen** aut. Installatør  
Leverandør til Feriehjemmet

**Chr. Schrøder** Murermester og Cementvarefabrikant,  
Telefon 360 anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassoarbejde, Havefliser,  
Flagstangsfødder m. m.

**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Leverandør til Feriehjemmet

**Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44**

Telefon 161

**Otto Nielsen,** Tlf. 447.  
**Malermester.**

**KALUNDBORG**  
**KUL KOMPAGNI A/S**

Telf. Tretten

**Chr. Hansen** Kalundborg Tapet- og Farvehandel  
Skibbrogade 3  
Tillavede Farver i alle Kulører  
færdige til Brug

ANNONCE-EKSPEDITION:

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