



Nº 6

Juni 1949

49. årgang

JUBILÆUMSKONGRESSEN



På jubilæumskongressen overbragte trafikminister Carl Petersen og finansminister H. C. Hansen en hilsen og lykønskning fra regeringen og socialdemokratiet. Fra venstre: sekretær S. Suneson, finansminister H. C. Hansen, foreningens formand E. Greve Petersen, trafikminister Carl Petersen, hovedkasserer K. Svendsen.

Under 11 afdelingsfaner, ITF.s fane og foreningens banner, der alle med deres dannebrogfarve eller den lige så kendte blå farve med motiver af forskellige maskintyper, dannede rammen om kongresbordene i den smukke sal i Forsamlingsbygningen, Rømersgade, samledes vore tillidsmænd fra alle egne af landet onsdag den 18. maj til ordinær kongres.

På bordene og mellem fanerne var der dekorativt smykket med blomster i forårets farver og den danske sommers første tegn — bøgegrene.

Også festskriftet, som er udgivet i anledning af 50 års jubilæet, prydede den enkelte kongresdelegeredes plads.

Optakten til kongressen blev netop, som lokomotivmændene kunne ønske den. Når man dagligt under sit arbejde ligger forrest i linien noget isoleret og uden at være i direkte kontakt med medborgere, føles glæden dobbelt, når venner og foresatte bringer en hilsen og lykønskning på en dag, hvor ikke alene organisationsarbejdet skal vurderes som medlemsgode,

men også som 50 års virke til gavn for etat og samfund.

Og således gik kongressen ind til sit arbejde. Der var denne gang afsat 3 dage af hensyn til jubilæet, hvortil hovedbestyrelsen havde reserveret een dag. Med Hjalmar Kofoeds orkesters populære musik, der indeholdt såvel gamle som nye toner, og som afsluttedes præcis kl. 9,00 med »Lokomotivmændenes march«, blev kongressens repræsentanter samlet. Efter afsyngelse af »Den danske sang« bød formanden et hjerteligt velkommen til de delegerede og indbudte gæster, der var mødt frem fra såvel indenlandske som udenlandske organisationer.

Formanden udtalte bl. a.: »Denne kongres er ikke alene indkaldt for at drøfte foreningens virksomhed og dermed hovedbestyrelsens arbejde i de sidste forløbne 2 år og fastlægge retningslinierne for arbejdet i fremtiden, men også for at mindes hin historiske dag — 1. januar — for 50 år siden, da organisationsideen fandt grobund blandt lokomotivmændene, og grundstenen blev lagt til den forening, vi alle



Under kongressens åbning.



Generaldirektør E. Terkelsen hilser på kongressen.

i dag sætter vor lid til og har pligt til at værne om. Dette gør vi i taknemlighed til dem, der i 1899 ydede den uegennyttige indsats, der banede vejen gennem besværlighederne.

Et tilbageblik over kongresperioden ville vel vække minder om såvel skuffelse som glæde og tilfredshed. Men en begivenhedsrig tid har det været. Genopbygningen er gået betydeligt frem, og dette må vi dels tillægge Marshall-planen, dels landets nuværende regering, der siden oktober 1947, som mindretalsregering men med handlekraftige mænd, har styret landet på en sådan måde, at vi i dag står de normale tilstande nærmere, end man for 2 år siden turde stille forhåbninger om«. Formanden omtalte Danmarks tilslutning til »Atlantpagten«, den stadige uro på verdensmarkedet, hvis indflydelse på landets varepriser var følelige og tydeligt gav sig udslag i pristallets bevægelser.

Herefter trak formanden linierne op for foreningens udvikling i de 50 år og nævnte de tilidsmænd, der gennem årene havde ydet en indsats i foreningens arbejde. Fremhævede vort

motto og hvilken betydning, det havde haft i hele foreningens trivsel, således at vi i jubilæumsåret står med vor organisation fuldt på højde med lignende organisationer. Formanden sluttede: »I taknemlighed og ærbødighed til vore pionerer og foregangsmænd erklærer jeg hermed Dansk Lokomotivmands Forenings ordinære kongres 1949 for åbnet«.

Efter åbningstalen mindedes kongressen de indenfor de 2 år afdøde ordinære og ekstraordinære medlemmer: 2 aktive lokomotivmestre, 19 lokomotivførere og 1 lokomotivfyrbøder samt 41 pensionister: 1 lokomotivmester, 37 lokomotivførere og 1 motorfører.

Kongressens gæsteantal var i anledning af jubilæet stort. Fra Finland var mødt K. A. Lehtonen, E. N. Tamminen og G. W. Widing. Fra Holland van der Weerdt, J. N. Zwaan. Nordisk Jernbanemand's Union: Edv. Eliasson. Norsk Lokomotivmands Forbund: Th. Narvestad. Svenska Järnvägsmannaförbundet: John Sjöberg og Hj. Neijmer og fra samme forbunds lokmannadistrikt: A. J. Malm. Efter mange års afbrydelse havde vi atter fornøjelsen at se gæster fra Tyskland og Østrig, der var repræsenteret ved henholdsvis Johann Hatje og Adalbert Schulz. Fra Dansk Jernbane Forbund var mødt P. Madsen. Fra Jernbaneforeningen P. From-Hansen. Værksteds- og Remisearb. Fællesorganisation: Hj. Jensen. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund: Hans Rasmussen. Dansk Lokomotivmands Forbund: C. P. Einshøj. Centralorganisation I: Kai Olsen og fra Danske Jernbaners Afholdsselskab: M. K. Thomsen samt vore æresmedlemmer Rich. Lillie, L. M. Schmidt og Soph. Jensen. Vort fjerde æresmedlem, M. Mortensen, Esbjerg, var forhindret i at være til stede.



Repræsentanterne fra Tyskland, Østrig og Sverige.



Th. Narvestad, Norge, og J. W. Zwaan, Holland.



Kongressens tillidsmænd.

Lokomotivfører I. W. Frikov, Gb. (ordstyrer), lokomotivfører A. C. Jørgensen, Ng., lokomotivfyrbøder K. B. Knudsen, Str. (protokolførere), lokomotivfører Søgaard Hansen, Pa., og lokomotivfyrbøder J. V. B. Christensen, Ar. (ordstyrere).

I et tilstødende lokale til kongressalen var der reception. Og medens kongressens åbning fandt sted, havde der indfundet sig adskillige gratulanter. Fra generaldirektoratet var mødt generaldirektør E. Terkelsen, trafikchef N. C. D. Johnsen, maskinchef Hedegaard Christensen, banechef Engqvist m. fl. Distrikterne var repræsenteret ved distriktscheferne L. G. V. Humle og W. Herschend, ligesom der var mødt repræsentanter fra foreningens kooperative virksomhed: Uheldsforsikringsforeningen, »Vejlekassen«, Forsikringsagenturforeningen og fra Forsikringselskabet »Danmark«.

Foruden de her nævnte var mødt mange andre, men det vil være umuligt at nævne alle gratulanterne, og vi henviser derfor til fortegnelsen over modtagne gaver og blomsterhilsner, der findes andetsteds i bladet.

Generaldirektør E. Terkelsen bragte kongressen en hilsen og lykønskning fra Danske

Statsbaner og udtalte bl. a. sin glæde over at få lejlighed til at hilse på foreningens tillidsmænd. Senere på formiddagen kom finansminister H. C. Hansen og trafikminister Carl Petersen, der på regeringens vegne lykønskede lokomotivmændene. Finansminister H. C. Hansen udtalte bl. a.: »Staten har grund til at sige jer tak for godt samarbejde og redelig forhandlingsvilje. I har oplevet de vanskelige tider på nogle af de mest udsatte poster, men udførte støt og roligt jeres samfundsmæssige gerning, og det fortjener I hele samfundets tak for.«

Finansministeren bragte samtidig en hilsen fra Socialdemokratiet og sluttede med nogle aktuelle betragtninger over den nuværende politiske situation.

Såvel finansministerens tale som trafikministerens efterfølgende tale blev hilst med stærkt bifald. Også trafikministeren udtalte sin lykønskning og tak til lokomotivmændene og

kom i sin tale stærkt ind på, hvilken betydning, det havde været for Danske Statsbaner og hele det danske samfund, at lokomotivmændene havde haft evnen til at optræde illegalt og legalt på samme tid og således beredte tyskerne de vanskeligheder, hvis udgangspunkt ikke kunne kontrolleres, og som vel næppe hele den danske befolkning havde været klar over eksisterede.

Fra kongressens øvrige gæster blev der ligeledes rettet mange hjertelige og venlige ord efterfulgt af overrækkelse af gaver. Om disse henviser vi ligeledes til fortegnelsen over gaver, blomster og telegrammer.

Efter generaldirektør E. Terkelsens tale spillede orkestret »Der er et yndigt land«, og efterhånden som de enkelte landes repræsentanter havde hilst på kongressen, blev det pågældende lands nationalsang spillet og sunget.

Alt i alt blev det en smuk indledning til vor jubilæumskongres. Den første kongresdag var fra først til sidst præget af jubilæumsstemning. Det smukke lysegrønne bøgeløv, der efterhånden blev suppleret op med de mange blomsterhilsner, der i et væld af farver fuldstændig dækkede scenen bag talerstolen, førte tankerne tilbage til stiftelsesdagen og gav os et fuldgyldigt bevis på vor vennekreds' størrelse og vor anerkendelse indenfor samfundet.

Kongressens beslutninger og resumé af forhandlingerne.

Selv om vi med et formandsmøde mellem kongresserne har lejlighed til at drøfte de øjeblikkelige problemer, og formanden også i kongresperioden har besøgt landets afdelinger og der redegjort dels for aktuelle sager, dels for de sager, der specielt berører den enkelte afdeling, har vore kongresser stadig værdien og betydningen som foreningens højeste myndighed. Her på dette forum skal meninger og tanker udveksles. Og skønt vore tillidsmænd til tider kan få anledning til at drøfte fælles interesser, i hvert fald med de nærmest liggende afdelinger, når de træffes under udførelsen af deres gerning, er afstandene så store, og lokomotivmandens tjeneste så alsidig, at vore 2-årige kongresperioder giver rigeligt stof til 2 dages drøftelse. Men når disse foregår, som tilfældet var på denne kongres, under saglighed og mødekultur, vekslende med lune og gemytlighed, har vi lov til ikke alene at fremhæve den betydning, kongresserne har, men også lokomotivmændenes organisationsevne, der netop i jubilæumsåret så tydeligt beviste fremskridtene og styrkede vor berettigelse som selvstændig organisation.

Naturligvis var kongressen ikke kritikløs. Det, der særligt optog repræsentanterne, var den måde, hvorpå udtagelse af lokomotivførere til lyntogene var foregået efter de udsendte opslagsstillinger. Den uheldige indstillingsmetode, der havde givet anledning til flere forhandlinger med administrationen og en medfølgende udskydelse af lokomotivførerforfremmelserne, blev stærkt beklaget og kritiseret.

Debatten om dette emne gav sig særlig udtryk i den bitterhed, der ude omkring føles overfor dem, der har foretaget indstillingen, og som utvivlsomt må mangle fornøden kendskab til en stor stab af deres personale. Thi der er ingen tvivl om, at der i denne sag er foregået blodige uretfærdigheder, der vil være til ubodelig skade. Ganske vist er der ikke her tale om forfremmelse og lønforbedring, men der er uanset dette tale om, at administrationens øverste mænd har vraget tjenestemænd, som for manges vedkommende gennem en menneskealder har tjent staten uden at have givet anledning til klager. Ja, der findes endog mænd blandt de »kasserede«, der har modtaget dusør for god agtpågivenhed og konduite.

Også den stadige tilbageholdelse af lokomotivfyrbødere på maskindepoter, hvorfra de ønsker forflyttelse, fordi deres familie bor i en anden by, og det er umuligt at finde en ledig lejlighed i den by, hvor man er tjenstgørende, blev stærkt påtalt. Kongressen stod ligesom hovedbestyrelsen uforstående overfor, at man stadig forflytter kørende håndværkere til depoter, hvortil der er ansøgere blandt lokomotivfyrbødere, som må have fortrinsret til forflyttelse, ikke mindst til den by, hvor familien er bosiddende. Distrikterne må forstå, at lokomotivfyrbødernes som tjenestemænd ikke kan tilbageholdes til fordel for kørende ekstrahåndværkere. Den del af en forfejlet personalepolitik under besættelsen har lokomotivmændene betalt deres part af. En fortsat tilbageholdelse af lokomotivfyrbødernes, hvis lønninger ligger betydeligt under håndværkernes, betyder økonomiske belastninger, for hvilke konsekvenserne er uoverskuelige og uvægerligt skal medføre en stadig tilstrømning til lånekasserne.

Adskillige andre problemer gav ligeledes anledning til kritik, men vi skal her kun give et kort resumé af forhandlingerne og iøvrigt henvise til det trykte referat, der vil blive udsendt, så snart det foreligger fra kongressens protokolførere.

Dagsordenens punkt 1.

Ved navneopråb konstateredes, at alle anmeldte kongresrepræsentanter var mødt. Kongressen bestod ialt af 112 stemmeberettigede (hovedbestyrelsen og de af afdelingerne valgte repræsentanter). Desuden var følgende til stede: Medlem af Ferie- og Rekreationshjemsudvalget, lokomotivfører K. T. Pedersen, Helgoland; medlem af Landsoplysningsudvalget, lokomotivfører C. M. C. Knudsen, Fredericia; medlem af Statsbanepersonalets

Sygekasses bestyrelse, pens. lokomotivfører Frode Nielsen, Kh.; formanden for Lokomotivpersonalets Hjælpefond, lokomotivfører F. C. Jespersen, Gb.; foreningens revisorer, lokomotivførerne A. Knudsen, Aarhus, og P. M. Frandsen, Fredericia.

Dagsordenens punkt 2.

Den foreslåede forretningsorden godkendtes uden debat.

Dagsordenens punkt 3.

Valg af kongressens tillidsmænd.

Til ordstyrere valgtes: Lokomotivførerne J. W. Frikov, Gb.; Søgaard Hansen, Padborg, og lokomotivfyrbøder J. V. B. Christiansen, hovedbestyrelsen.

Til protokolførere valgtes: Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Ng., og lokomotivfyrbøder K. B. Knudsen, Struer, og til protokolrevisorer: Lokomotivfører E. E. Sørensen, Gb., og lokomotivfyrbøder G. A. Rasmussen, Gb. Alle valgene var enstemmige.

I. W. Frikov overtog ordstyrerhvervet og stillede den foreslåede dagsorden til godkendelse.

Fra Gb. lokomotivførerafdeling indkom der følgende ændringsforslag:

Dasordenens punkt 15 ændres til punkt 7 a.

Ændringsforslaget blev forkastet efter en kort debat, og den opstillede dagsorden blev derefter vedtaget.

Dagsordenens punkt 4.

Beretning om foreningens virksomhed.

Formanden, E. Greve Petersen, aflagde beretning om foreningens virksomhed i den forløbne periode. I forskellige sager gav han en række supplerende oplysninger til det i den udsendte trykte beretning anførte.

Formanden for Landsoplysningsudvalget, S. Suneson, aflagde beretning om udvalgets arbejde.

Følgende talere havde ordet til beretningen: P. Jensen, Helgoland, Aage Hansen, Gb., G. A. Rasmussen, Gb., C. A. Jespersen, Aalborg, W. S. H. Olesen, Enghave, E. Tandrup, Struer, S. K. Th. Nielsen, Fredericia, A. Lønquist, Aarhus, H. Simonsen, Brande, O. Løvborg, Gb., J. W. Frikov, Gb., E. Jørgensen, Viborg, K. Karlsen, Aarhus, og K. J. Christensen, Roskilde.

På afdelingerne 1, 3 og 35's vegne stillede lokomotivfører Aage Hansen en resolution vedr. lokomotivmændenes lønmæssige placering. Denne forkastedes med 54 stemmer mod 31.

Efter formandens replicering havde følgende ordet: S. K. Th. Nielsen, Fredericia, A. J. Lassen, Gb., W. S. H. Olesen, Enghave, E. Tandrup, Struer, A. Lønquist, Aarhus, G. A. Rasmussen, Gb., og P. Jensen, Helgoland.

Efter at formanden havde repliceret de sidste talere, godkendtes beretningen enstemmigt.

Dagsordenens punkt 5.

Foreningens regnskaber 1947 og 1948.

Hovedkasserer K. Svenlsen fremlagde regnskaberne og redegjorde for disse.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt uden debat.

Dagsordenens punkt 6.

Beretning om Dansk Lokomotiv Tidende.

Formanden redegjorde for bladet og dets virksomhed i de forløbne 2 år.

Efter en kort debat, hvori deltog K. B. Knudsen, Struer, og B. F. Petersen, Nyborg, godkendtes den afgivne beretning enstemmigt.

Dagsordenens punkt 7.

DLT's regnskaber for 1947—1948.

Hovedkassereren forelagde DLT's regnskaber, der enstemmigt blev godkendt uden debat.

Dagsordenens punkt 8.

Forslag. vedr. uniformer og frirejser.

Forslagene 8a), 8c), 8d), 8g) og 8h) toges tilbage, medens 8b), 8e) og 8f) henvistes til hovedbestyrelsens behandling.

Dagsordenens punkt 9.

Forslag vedr. tjenestetids- og ferieforhold.

Under debatten om spørgsmålene toges forslagene 9a), b) og c) tilbage.

Forslaget 9d) blev ligeledes taget tilbage, efter at A. Lønquist, Aarhus, havde stillet følgende ændringsforslag: Samtlige lokomotivførere får ret til 3 ugers ferie og ved det fyldte 50. år 4 ugers ferie. Ændringsforslaget toges tilbage.

Dagsordenens punkt 10.

Forslag vedr. lønninger.

Forslagene 10a), c), b) og f) henvistes til hovedbestyrelsens behandling. Forslaget 10b) vedtoges med 65 stemmer mod 5. Forslagene 10e), g) og h) toges tilbage, medens forslaget 10i) henvistes til behandling i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Dagsordenens punkt 11.

Forslag vedr. uddannelse og oplysning.

Til forslag 11a) fremsatte C. A. Lundberg, afd. 40, følgende ændringsforslag: I kongresperioden stilles et beløb på 4000 kr. til rådighed for landsoplysningsudvalgets arbejde, dog kan beløbet overskrides med 50 pct. til 6000 kr., hvis hovedbestyrelsen og landsoplysningsudvalget finder det nødvendigt.

Ændringsforslaget vedtoges enstemmigt.

Forslagene 11b), c) og d) toges tilbage.

Dagsordenens punkt 12.

Forslag vedr. normeringsforhold.

Som følge af den forudliggende debat under formandens beretning blev forslagene 12a) og c) taget tilbage, og forslagene 12b) og g) henvistes til hovedbestyrelsens behandling.

Dagsordenens punkt 13.

Forslag vedr. lovene.

Forslagene 13a), b) og d) toges tilbage, medens forslaget 13c) blev forkastet, idet der ikke opnåedes $\frac{2}{3}$ stemmeflerhed.

Dagsordenens punkt 14.

Forslag vedr. forskellige foranstaltninger.

Forslagene 14a), b) og c) toges tilbage. Forslagene 14d) og e) henvistes til hovedbestyrelsens behandling, medens forslaget 14f) enstemmigt blev vedtaget.

Dagsordenens punkt 15.

Valg.

a) Til formand genvalgte E. Greve Petersen med akklamation.

b) Til medlemmer af hovedbestyrelsen genvalgte lokomotivfører S. Suneson (46 st.), nyvalgt blev lokomotivfører Aage Hansen, Gb., med 50 st. Derefter havde lokomotivførerne C. V. S. Hansen, Pa. (15 st.), E. Tandrup, Struer (42 st.), C. Schmidt, Nyborg (24 st.), K. Karlsen, Aarhus (10 st.), N. P. Røgilds, Aalborg (13 st.).

Som lokomotivfyrbøder genvalgte K. Egenhardt, Gb. (78 st.). Nyvalgt blev K. B. Knudsen, Struer (75 st.), K. V. Jensen, Aarhus (57 st.), K. Th. Jacobsen, Fredericia (42 st.). Derefter havde lokomotivfyrbøderne H. Winther Jensen, Padborg (31 st.), J. Thillemann, Gb. (31 st.), og elektrofører W. S. H. Olesen (30 st.).

c) Som stedfortrædere til hovedbestyrelsen valgtes lokomotivførerne E. Tandrup, Struer (88 st.), J. W. Frikov, Gb. (71 st.), og S. K. Th. Nielsen, Fredericia (61 st.); lokomotivfyrbøderne H. Winther Jensen, Padborg (49 st.), J. Thillemann, Gb. (45 st.), og elektrofører W. S. H. Olesen, Enghave (41 st.). (Olesen blev 3. stedfortræder efter lodtrækning med lokomotivfyrbøder A. Thygesen, Aalborg, der ligeledes havde 41 st.).

Lokomotivførerne N. P. Røgilds, Aalborg, fik 25 st., og S. Broksø, Gb., 18 st. Lokomotivfyrbøderne V. Mikkelsen, Randers, og R. F. Petersen, Nyborg, fik henholdsvis 36 og 26 st.

d) Uden afstemning genvalgte P. M. Frandsen, Fredericia.

e) Lokomotivførerne V. P. A. Petersen, Gb., og A. Henriksen, Fredericia, genvalgte uden afstemning.

f) Følgende blev foreslået: Lokomotivfører C. M. Knudsen, Fredericia, der genvalgte med 86 st., lokomotivfyrbøder G. A. Rasmussen, Gb., der genvalgte med 59 st. Lokomotivfører O. Løvborg, Gb., fik 19 st., og lokomotivfyrbøder J. V. B. Christiansen, Aarhus, 35 st.

Dermed var kongressens dagsorden udtømt. Og efter at gæsterne havde haft ordet, sluttede formanden, E. Greve Petersen, kongressen med en tak for den gode måde, hvorpå dagsordenen var blevet behandlet. Han rettede en tak til de kolleger, som var fratrådt deres tillidshverv, og rettede ligeledes en tak til gæsterne og bad alle tage en hilsen med hjem til deres respektive afdelinger og foreninger.

Efter afsyngelse af »Internationale« sluttede dirigenten kongressen ved at udbringe et leve for Dansk Lokomotivmands Forening.

Efter kongressen består hovedbestyrelsen af følgende:

E. Greve Petersen, Kh. (formand).
 Lokomotivfører K. Svendsen, Kh. (hovedkasserer).
 » Aage Hansen, Gb.
 » S. Suneson, Gb.
 » V. Bundgaard, Ar.
 Lokomotivfyrbøder K. Egenhardt, Kh.
 » K. B. Knudsen, Str.
 » K. V. Jensen, Ar.
 » K. T. Jacobsen, Fa.

Vi anfører her de hilsner, organisationen modtog i form af gaver, blomster, telegrammer m. m.

Gaver:

Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen og Værksted- og Remisearb. Fællesorganisation: 1 fuglebad til anbringelse i haven ved foreningens ejendom, Hellerupvej 44.

Frederiksberg Bogtrykkeri: 1 maleri (parti med lillebæltbroen).

Gewerkschaft der Eisenbahner, Deutschlands: Maleri (parti fra Gutenberg).

Dansk Smede- og Maskinarb. Forbund: Skrivebordslampe.

Svenska Järnvägsmannaförbundet: En krystalvase med inskription.

Svenska Järnvägsmannaförbundet, lokmannadistriktet: En vase med billede af Stadshuset i Stockholm og vort monogram.

Norsk Lokomotivmands Forbund: En porcellænskrukke med 3 motiver fra Norges smukke egne.

Centralorganisation I: 1 keramikkrug med billede af foreningens ejendom på Hellerupvej 44.

Arbejdernes Bogførings- og Revisions Institut A S: 1 hund i kongelig porcellæn.

Guld-, Sølv- og Elektropletarbejdernes Fagforening: 1 cigaretbæger i bronze.

Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel: 1 meget smuk porcellænsplade med vor forenings og den hollandske forenings navne.

Finsk Lokomotivmands Forbund: 1 17 m høj flagstang til feriehjemmet.

Det gjensidige Forsikringsselskab Danmark: 1 flag til feriehjemmet.

Den gensidige Uheldsforsikringsforening for De Danske Statsbaners personale, Statsbanepersonalets priv. gens. Hjelpekasse (Vejlekassen) og Forsikringsagenturföreningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne: Grammofonskab til feriehjemmet.

Lokomotivfører N. C. Rasmussen, Gb.: 1 maleri med parti fra Ribe domkirke (skænket til ferie hjemmet).

Samtlige aktive medlemmer af foreningen: 1 kalligrafert skrivelse vedlagt 2 500 kr., som skal anvendes til køb af et synligt minde om dagen, valgt af et i den anledning nedsat udvalg.

Blomsterhilsner:

Lokomotivmændenes Enkekasse, A/S Bryggeriet Stjernen, Statsbanepersonalets Sygekasse, Foreningen af Pensionister ved Danske Statsbaner, Maskinmestrenes Forening, Dansk Lokomotivmands Forbund, auditor K. B. Hansen, bestyrer M. Mogensen og hustru, arkitekt K. Grønning og hustru, Otto Piper A/S, Centralværkstedernes Marketenderi, redaktør Viggo Nielsen, Social-Demokraten, Kooperative Marketenderiers Samvirke, Tilskærernes Aktieselskab, Generaldirektoratet for Statsbanerne, lokomotivfører G. O. F. Lund, salgsinspektør Th. Christensen, Bryggeriet Stjernen, økonoma frk. S. Petersen, fru Soph. Jensen, Foreningen af lokomotivmestre ved Statsbanerne, Dansk Smede- og Maskinarb. Forbund, afd. 7, Foreningen af Tjenestemænd under undervisningsministeriet, frk. G. Overgaard, frk. E. Steffensen, pens. lokomotivfører K. Johansen, Dansk Smede- og Maskinarb. Forbund, pens. lokomotivfører L. M. Schmidt, Frederiksberg Bogtrykkeri, pens. lokomotivfører H. I. Hansen.

Telegrafiske hilsner og breve:

Fhv. borgmester M. Mortensen, Esbjerg, overborgmester H. P. Sørensen, København, kontorchef J. P. A. Andersen og enkefru M. Andersen, Roskilde, Foreningen af lokomotivmestre ved Statsbanerne, Rigshospitalets Tjenestemandes Forening, lokomotivinstruktør Kjær Christensen, Aarhus, pens. lokomotivmester H. V. Clausen, Kh., Schweizisk Lokomotivmands Forbund, Danske Privatbaners Kontorforening, A/S Nordisk Køleteknik, Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmands Forbund, Nederlands Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel, pens. lokomotivfører Johs. Hansen, fhv. hovedkasserer L. M. Schmidt, fhv. formand Sophus Jensen, Enghave elektroførerafdeling, Vejlekassen, pens. lokomotivfører M. Rasmussen, Valby, Dansk Lokomotivmands Forbund, afdeling 34, Værksteds- og Remisearb. Fællesorg., formand P. From-Hansen, fhv. landstingsformand Charles Petersen, fhv. godsekspeditør C. A. Gustavsen, Esbjerg lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafld., Gedser lokfører- og lokfyrb.afld., pens. lokomotivmester Schollert, sekretær Chr. Vejre, overarkitekt Seest, maskiningeniør C. Roosen og stationsforstander C. Roosen, distriktschef G. Humle, Struer lokfører- og lokfyrb.afld., lokfører Johs. Nielsen, Nyborg, overmaskining. A. Sørensen, 1. Distrikt, trafikassistent Kaj Petersen og frue, distriktschef W. Herschend, maskinarbejder I. P. Nielsen, Finlands Lokomotivmands Forbund, Svenska järnvägsmannaförbundet lokmannadistrikt, overtrafikkontrollør Hedegaard, Viborg lokomotivførerafd., Privatbaneforbundet, lokomotivmestrene i København, departementschef K. Kofoed, pens. lokomotivfører L. Aagaard, minister for Byggeri og Boligvæsen, Johs. Kjærboel, pens. lokomotivfører Chr. Høyer og hustru, Danske Jernbaners Afholdsselskab, lokomotivfører E. Hansen, Padborg, Herning lokomotivførerafdeling, økonoma frk. J. Petersen, afdelingsarkitekt Sigurd Christensen, Fredericia lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafld., Padborg lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafld., Dansk Jernbane Forbund, Dansk Politiforbund, overassistent J. M. Ladegaard, lokomotivpersonalet i Odense og Roskilde.

JUBILÆUMSFESTEN

Gennem årets første måneder har der landet over været afholdt jubilæumsfester for afdelingernes ordinære og ekstraordinære medlemmer, og som et punktum for disse fester havde hovedbestyrelsen tilrettelagt en festmiddag for kongresdeltagerne og indbudte gæster i forbindelse med kongressens første dag. Skønt det havde været ønskeligt, om denne fest også kunne have afsluttet selve kongressen, måtte vi på grund af vanskeligheder ved at fremskaffe lokale tage denne som indledning til kongressen.

Om denne fest giver vi ordet til en af deltagerne, der ikke er medlem af vor forening. Nærmere betegnet er det en af gæsterne, og denne skriver:

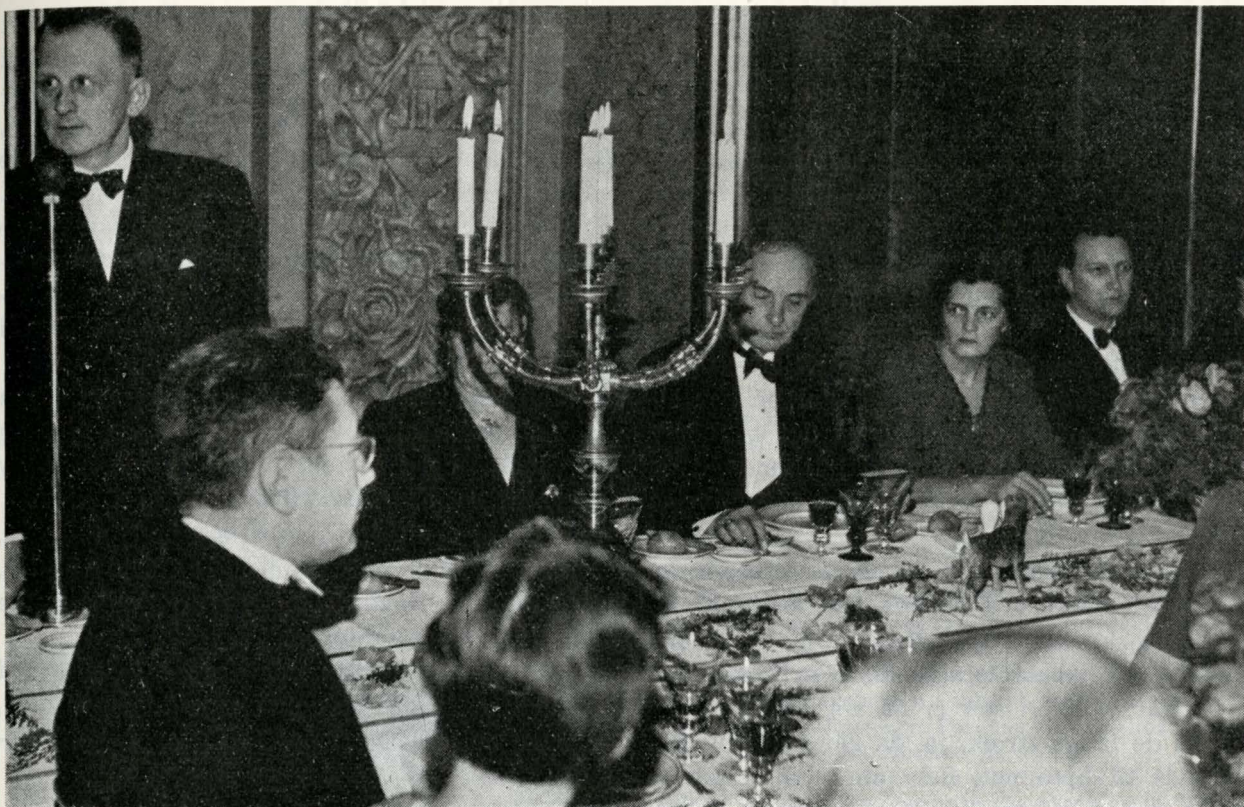
»Dansk Lokomotivmands Forening kunne ikke få nogen skønnere ramme om sin jubilæumsfest end netop Håndværkerforeningen. I den smukke og traditionsrige festsal samledes om aftenen kongresdeltagerne og de indbudte gæster med damer. Regeringen var repræsenteret af trafikminister *Carl Petersen*, finansminister *H. C. Hansen* og fiskeriminister *Chr. Christiansen*. Statsbanerne var repræsenteret af generaldirektør *E. Terkelsen* m. fl.. Endvidere sås repræsentanter for de organisationer, hvormed Dansk Lokomotivmands Forening har fast samvirke.

Formanden, *E. Greve Petersen* holdt en meget smuk velkomsttale, hvorunder han i store træk skildrede foreningens omfattende og betydningsfulde virke gennem det halve sekel.

Herom henvistes dels til kongresberetningen, til det stilfulde festskrift og til foredraget ved de lokale festligheder landet over.

Trafikminister *Carl Petersen* hyldede lokomotivfolkene i en meget smuk tale og takkede på regeringens vegne alle lokomotivfolk for god indsats ikke mindst i krigens tunge år.

— Vi husker alle, hvad lokomotivmændene var ude for under krigsperioden, anførte ministeren. Gang på gang satte de livet på spil for at tjene samfundet. Denne storstilede indsats skal aldrig blive glemt. Man beundrer fra alle sider det danske jernbanepersonale som helhed. Det er gode og brave folk, som hver på sin post yder et godt arbejde. I aften samler jeg min hyldest om Dansk Lokomotivmands Forening, der nu har passeret »post« nr. 50. Tak



Foreningens formand, E. Greve Petersen (tilvenstre), byder velkommen til fest. Iøvrigt ses fru generaldirektør E. Terkelsen, generaldirektøren, fru finansminister H. C. Hansen, finansministeren. I forgrunden kontorchef P. E. N. Skov, generaldirektoratet.

for godt virke indenfor DSB. Jeg håber, at foreningen stadig vil bevare sin gode position og fortsat være til gavn og glæde for hvert enkelt medlem. Organisationens betydning er forlængst fastslået, men man hviler jo ikke på de allerede opnåede resultater. Nye opgaver venter forude, og jeg håber inderligt, at I altid vil stå fanevagt om jeres forening og dens ledelse. Endnu en gang hjertelig tak fra regeringen for jert gode arbejde, og til denne gang følger jeg regeringens lykønskning i anledning af jubilæet.

Trafikministerens udtalelser hilstes med bragende bifald.

Generaldirektør E. Terkelsen lykønskede på DSB's vegne, og det skete i en ligeledes meget smuk hyldelse til jubilaren.

— Jeg vil ved denne lejlighed, sagde generaldirektøren, takke Dansk Lokomotivmands Forening for de mange års gode samarbejde. Lige fra den dag, jeg indtrådte i DSB — og det er jo noget siden — har jeg kendt og beundret lokomotivfolkene, og vær forvisset om, at jeg med den største interesse har fulgt foreningens midtsamlende virksomhed. Jeg har den dybeste

respekt for de respektive jernbaneorganisationer. Det siger jeg ikke, fordi jeg selv er gammel organisationsmand og i sin tid sad på den modsatte side af forhandlingsbordet, end hvor jeg nu er placeret, men jeg siger det ud fra min inderste overbevisning. Det vil foreningens tidligere formand, min gode gamle ven, Sophus Jensen, også give håndslag på.

I DSB kan vi ikke undvære de faglige organisationer. Disse er nemlig gennem de valgte tillidsmænd udtryk for personalets ønsker, og jeg lytter altid med glæde til de synspunkter, der fremføres. Helt enige er vi vel næppe, men vi søger hver især at finde den gyldne middelvej. Sådan skal det også være. Den nye generation, der er rykket ind og vedblivende vil rykke ind i DSB, bør påskønne de goder, som deres ældre kolleger har opnået gennem det systematiske organisationsarbejde. Dette gælder ikke mindst indenfor Dansk Lokomotivmands Forening. Jeg ønsker denne forening fortsat held og lykke, og jeg tilsiger foreningen, at jeg altid med største glæde og interesse vil forhandle om de mangfoldige fælles problemer, som skal løses. Jeg beder alle her samles med mig i et

leve for jubilaren. »Dansk Lokomotivmands Forening længe leve!« (Hurra og bifald!)

Afdelingsingeniør *Vilh. Voldmester*, København, rettede en hyldest til lokomotivmændene og fremhævede i denne forbindelse de store krav, som DSB nødvendigvis må stille til enhver lokomotivmand, fordi det er et så ansvarsfuldt arbejde. Afdelingsingeniøren tilføjede: »Deres organisation har nu som formand en af mine »gamle« elever, Erik Greve Petersen. Han er en dygtig mand både i lokomotivtjenesten og som foreningsformand. Greve Petersen har altid haft sine meningers mod, og det beundrer vi ham for. Også min ringhed ønsker held og lykke for foreningen og dens unge, initiativrige formand. Han leve!«

Hovedkassereren, *Kaj Svendsen*, talte for damerne. I smukke ord tolkede han lokomotivførerens og lokomotivfyrbøderens og andre øvrige aktive medlemmers glæde over hjemmet.

— Når vi hver især er på vor daglige dont, ude på de lange stræk, ja, da går tankerne naturligvis til hjemmet. Selv om vi har nok så meget at gøre på maskinen, så glemmer vi dog

ikke hjemmet. I de tunge år, som heldigvis snart er historie og noget, man skal glemme, var det svært at være i lokomotivtjenesten. Som trafikministeren sagde før, stod vi med livet på spil, men vi vidste, at vi derhjemme hver især havde en, der tænkte på os og ventede vor hjemkomst. Hjemmet er nu engang livets fundamentale midtpunkt. Taleren priste i skønne ord det såkaldte »svage køn«, og han hilstes med bragende bifald, da han tilføjede: »Hvad skulle vi gøre, hvis vi ikke have mor derhjemme?«

Man holdt derefter »Frikvarter« med »Den gyldenblonde« alias Poul Sabroe. Hyggeligt og fornøjeligt og feststemt. »Frikvarteret« blev transmitteret af Statsradiofonien

Derefter samledes man til en kop ægte kaffe, glemmende alle restriktioner. Det skal tilføjes, at forfatteren Aage Hermanns fornøjelige sange bidrog til feststemningen.

Dansk Lokomotivmands Forening kan med stolthed se tilbage på denne smukke festlighed, der var en stor oplevelse for hver enkelt deltager.

Louis.



Ny flagstang til feriehjemmet.



Blandt de mange gaver, foreningen modtog på kongressen i anledning af jubilæet, var også en ny flagstang til feriehjemmet, skænket af Finsk Lokomotivmands Forbund. Til denne flagstang knytter der sig følgende lille historie:

I dagene fra den 10.—12. juli 1948 afholdt det finske Lokomotivmands Forbund kongres i Tammerfors og fejrede samtidig 50 års jubilæum, idet foreningens stiftelsesdag var den 26. marts 1898. Som vor forenings repræsentanter mødte formanden og hovedkassereren, der ved ankomsten til Abo blev hjertelig modtaget af de stedlige repræsentanter for senere på eftermiddagen at rejse videre til Tammerfors. Under denne rejse, der foregik gennem nogle af Finlands skønneste skovklædte landskaber, beundrede vi de høje og slanke fyrstammer. Vore finske kolleger, hvis gæstfrihed var ovenud, tilbød at sende os en fyrstamme til fremstilling af en flagstang til vort feriehjem. Et sådant tilbud var vi naturligvis taknemlig for, men fandt alligevel, at arbejdet og transporten hermed var så omfattende, at det ville medføre for store besværligheder for vore finske venner. Vi gjorde dem opmærksomme herpå, men trods dette insisterede de meget stærkt på, at en sådan gave skulle ydes os, og skønt vi i kongresdagene havde glemt den lille venlige episode, blev vi ved afrejsen på hjemturen fra Abo mindet herom, idet lokomotivførerne Juva og Korsi — med hvem vi havde ført samtalen — ved afskedigelsen med overbevisning udtalte: »I skal få den flagstang«.

Dette tilsagn måtte vi naturligvis tage som en garanti for, at stangen en dag ville ankomme til Danmark, og engang i september s. å. modtog vi det før-

ste bevis på de finske kammeraters løfte, idet der indløb meddelelse om, at man nu havde udpeget det træ, som man mente, flagstangen skulle laves af, og senere fik vi underretning om, at træet var forarbejdet og malet, og at man kun ventede på skibslejlighed fra Abo til København.

Lørdag den 30. april d. å. indløb der telegram med meddelelse om, at flagstangen nu var indskibet i den finske båd S/S Ariadne, og at denne ville anløbe Københavns Frihavn mandag den 2. maj.

Flagstangen, som ankom den nævnte dato kl. 8, nåede således frem inden jubilæumskongressen, og den blev omgående ekspederet videre til Kalundborg, hvor man straks gik i gang med at få støbt et solidt fundament, da det, der tilhørte den gamle flagstang, som var på ca. 8 m, ikke kunne bære den nye, som har den anseelige længde af 17 m.

Af hensyn til stangens højde i forhold til feriehjemmets hovedbygning blev den nye flagstang placeret i stengrotten umiddelbart nedenfor »Skansen«, nærmere betegnet, der hvor soluret hidindtil har haft sin plads. Dette blev samtidigt flyttet hen foran hovedbygningen, hvor den gamle flagstang havde stået.

På vor kongres var Finsk Lokomotivmands Forbund repræsenteret ved 3 tillidsmænd med hovedformanden A. Lehtonen i spidsen. Vi benyttede derfor lejligheden til på dagen efter kongressen, lørdag den 21. maj at indvi flagstangen i selskab med vore finske kolleger og deres hustruer. Foruden disse deltog også repræsentanterne fra Holland og Østrig.

Formanden A. Lehtonen satte præcis kl. 11,45 Dannebrog til tops på den nye flagstang, som tidligere havde stået i en af finlands skønneste skove. Og således fældet i det år, hvor Finsk Lokomotivmands Forbund fyldte 50 år og rejst som flagstang i året 1949, hvor Dansk Lokomotivmands Forening kunne fejre samme jubilæum, står denne høje og slanke stang bærende Dannebrog ved foreningens feriehjem som erindring om disse 2 foreningers mindedage og som et symbol på det broderlige samarbejde, der findes indenfor de nordiske lande.

Et bladjubilæum.

»Vor Stand« fylder 50 år.

At der har været gæring indenfor fagbevægelsen omkring århundredskiftet er uomtvisteligt. 1948—49 har været jubilæumsår. Slag i slag følger det ene forenings- og bladjubilæum efter det andet.

Den 27. maj var det Jernbaneforeningens fagorgan »Vor Stand«, der passerede de 50 år. I dagens anledning udkom bladet i festskrud med det velkendte grønne omslag i festskriftskvalitet og med et righoldigt indhold af minder om svundne dage, hvor bladet gennem årene og ved tolv forskellige redaktører har hævet sin position til gavn for sin forening og dens medlemkreds.

Jernbaneforeningen, der fra 1891—99 var en selskabelig forening, fik sit første medleblad under samme beskedne former som øvrige organisationer. Som et lille firesidet blad under titlen



»Vor Stand«s redaktør, stationsforstander
H. Georg Christensen.

»Meddelelser fra Jernbaneforeningen« fødtes »Vor Stand« den 27. maj 1899. Fader og redaktør var trafikassistent Vilh. Ohlsson, der på grund af sit ihærdige arbejde i organisationslivet og som stiller for en venstremand måtte tage en tvangsforflyttelse til Sparkjær.

Allerede i juli 1899 var bladet udvidet til 16 sider efter i en kort periode at have været på 8 sider. Den 1. januar 1901 døbtes bladet »Vor Stand« og fik samtidig sit nuværende format.

Bladets hoved — de to letklædte og letsvævendende »engle« med etathuen — som dog ikke er et symbol på bladets indhold, der ikke altid er engleblidt — har »prydet« bladet siden 1900, og traditionen tro findes de også på jubilæumsnummeret.

Som nævnt har bladet haft 12 redaktører, der for nogles vedkommende har været der i mere end en periode. Blandt redaktørerne finder vi også vor nuværende generaldirektør, E. Terkelsen, der beklædte redaktørstolen i 4 år fra oktober 1916 til 1920.

Siden januar 1939 har den nuværende redaktør, stationsforstander H. Georg Christensen, beklædt denne post. Med en god pen, der kan »sprutte«, når den skal, og »skønskrive«, når dette er nødvendigt, har han i selskab med bladets lille »nisse«, mr. Skeptik, givet bladet fylde og værdi, saglighed, lune og smil, der giver læselyst for modtageren og respekt for redaktøren.

Til lykke »Vor Stand«.



Åbningen af den elektrificerede Balleruplinie.

Efter over 10 års kamp med stadig opståede vanskeligheder kunne Danske Statsbaner ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 15. maj udvide den elektrificerede københavnske nærtrafik med 10,6 km og 5 nye stationer og billetsalgssteder fra Vanløse til Ballerup.

Den nye linie blev officielt indviet lørdag den 14. maj, men først taget i brug mandag den 16. maj, og der vil, indtil nyt vognmateriel kan anskaffes, foreløbig kun blive S-togskørsel på hverdage, men til gengæld i samme omfang som på de øvrige strækninger.

Selv ikke en amerikabåd med hjemvendende slætning eller venner kunne få eller ønske sig en mere hjertelig og strålende modtagelse end den, de forskellige kommuner beredte det festligt smykkede S-tog, der med lange ophold ved hver enkelt station eller billetsalgssted blev hyldet af såvel unge som gamle.

På de lange perroner stod voksne og børn opstillet som til en kongelig modtagelse; børnene med dannebrogslag i hånden. Trafikminister Carl Petersen og generaldirektør E. Terkelsen blev overvældet med blomster og på Ballerup station modtaget med hornmusik. Man mærkede tydeligt S-togenes popularitet. Det var, som om man i den lange ventetid, inden banen blev færdig, havde samlet, hvad samles kunne, for at give udtryk for den taknemlighed man følte overfor dem, der endeligt havde fået ført arbejdet til ende og dermed forbundet disse 5 byer med hovedstaden, hvori mange af borgerne har deres daglige beskæftigelse.

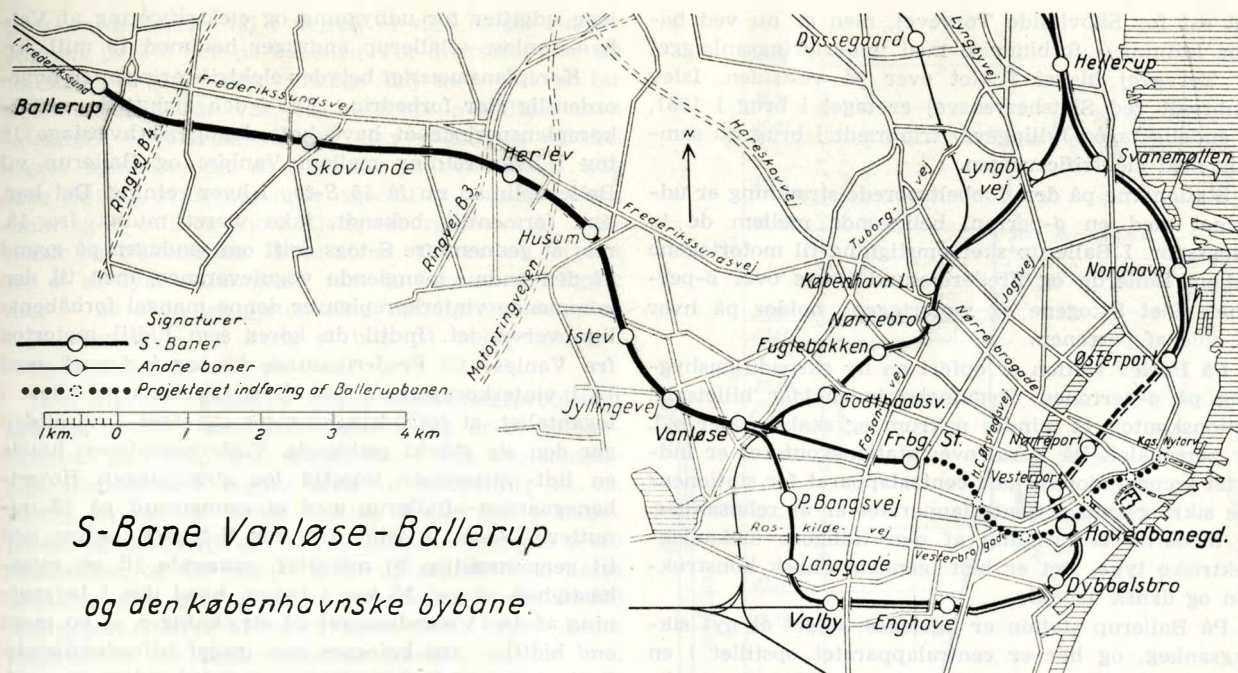
Selvfølgelig kan et så kostbart projekt ikke blive noget godt aktiv for Danske Statsbaner i første omgang. Hertil er den nuværende befolkningstæthed for lille. Men hvad betyder det i forhold til den menneskelige glæde, banens gennemførelse har betydet. Skønt statsbanerne er en forretning, er den i første omgang samfundets »Kørselsafdeling«, hvis betydning og værdi trods alt ikke altid kan opgøres efter et budgets balance eller ikke balance, men efter den indsats, DSB yder til gavn for den enkelte borger.

Vi bringer nedenfor en nærmere redegørelse over banens tilblivelse:

Med den elektriske drifts indførelse på banelinien Vanløse—Ballerup forøges længden af det københavnske S-banenet fra 42,2 km til 52,8 km. Et arbejde, som begyndte med udbygningen og elektrificeringen af Valby—Vanløse, og som har stået på i over 12 år, er bragt så vidt til afslutning, at S-togene kan fortsætte til Ballerup, men det må indrømmes, at der endnu mangler forskelligt, først og fremmest levering af det til denne linie forlængst bestilte vognmateriel.

Den lovmæssige hjemmel for den nu tilendebragte elektrificering er givet allerede ved loven af 26. april 1930 om »Elektrificering af Københavns Nærtrafik«, den samme lov, som har været grundlaget for den øvrige elektrificering. Lovens § 1 omtaler uden nærmere specifikation de banelinier, der besørger den københavnske nærtrafik, men det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget og af behandlingen i rigsdagen, at det bl. a. forudsættes at omfatte strækningen til Ballerup.

Elektrificeringen var kun tænkt at skulle gælde



S-Bane Vanløse-Ballerup og den københavnske bybane.

Oversigtskort

over S-banen Vanløse—Ballerup og dennes tilslutning til Københavns Bybane.

banelinierne i den bestående tilstand, men kort tid efter, at loven om elektrificeringen var kommet, søgte statsbanerne ud fra erkendelsen af, at det kun i en kortere årrække ville være muligt at klare trafikken på Balleruplinien med eet spor, bemyndigelse til erhvervelse af de for anlægget af 2. spor Vanløse—Ballerup fornødne arealer og fik denne på ekspropriationsloven af 28. april 1931.

Endnu et forhold, nemlig tilvejebringelsen af broanlæg til afløsning af samtlige niveauoverkørsler for de skærende veje, fik en meget væsentlig indflydelse på baneliniens endelige udformning. For de vigtigste af disse veje, som måtte betegnes som værende af særlig betydning for færdslen med motorkøretøjer, blev der indledet et samarbejde med de i henhold til den såkaldte »vejkrydslov« bestemmende myndigheder, og som resultat af disse forhandlinger har vejkrydskon- toen afholdt den væsentligste del af udgifterne ved afløsning af overkørslerne for Jernbaneallé, Aalekistevej og Jyllingevej på Københavns grund samt Torvej i Skovlunde og Stationsvej i Ballerup med viaduktanlæg og har givet tilskud til en ordning med lukning af overkørslen for Violinvej i Herlev og henvisning af den kørende færdsel til Ringvej B 3, når dennes broanlæg over banen er færdigt. Viaduktanlægget for Jernbaneallé nødvendiggjorde en løftning af Vanløse station. De øvrige overkørsler, bl. a. for Slotsherrensvej og Islevhusvej er for statsbanernes regning erstattet af viaduktanlæg. Når de nævnte viaduktanlæg for Violinvej i Herlev og Stationsvej i Ballerup er fuldført, vil der ikke på Balleruplinien være skæringer i niveau mellem vej og bane. For at opnå tilfredsstillende længdeprofiler for de veje, som således ved broanlæg føres under eller over banen, blev der i stor udstrækning tilvejebragt løftning eller sänk-

ning af banen, således at der kun behøvedes en mindre ændring af vejens højdebeliggenhed. Også broanlæggene for de af Københavns amts vejvæsen projekterede vejanlæg, ringvejene B 3 ved Herlev og B 4 inden for Ballerup, blev forberedt, idet der med tilskud fra amtet blev gennemført et par ret omfattende banesænkninger. Endnu et fremtidigt vejanlæg, motortorringvejen, krydser banen, og der er for denne vej projekteret et overføringsanlæg mellem Husum og Herlev stationer.

Efter at en række indledende forhandlinger og projekteringer var bragt til side, havde den pågældende besigtigelses- og ekspropriationskommission sin første forretning på Vanløse—Ballerup den 11. maj 1934. Den første licitation afholdtes den 30. juli 1938, og siden er ekspropriationer og udbydelse fremmet så hurtigt, forholdene har gjort det muligt. 2. spor Valby—Vanløse blev taget i brug i september 1941 samtidig med, at elektrificeringen videreførtes fra Valby til Vanløse.

I besættelsestiden gik arbejdet efterhånden helt i stå, men i årene efter krigen og specielt i det sidste år er forskellige afsluttende jord- og broarbejder for 2. spor på strækningen Vanløse—Herlev samt arbejdet med sporlægning, sikringsanlæg, omformerstation og køreledningsanlæg bragt til udførelse, idet væsentlige ved statsbanernes egne kolonner. Der er gennemført dobbeltspor på strækningen Vanløse—Herlev, medens strækningen Herlev—Ballerup indtil videre skal trafikeres enkeltsporet.

Ved Frederikssundbanens åbning den 17. juni 1879 var antallet af stationer meget beskedent. Imellem Vanløse og Ballerup fandtes kun Herlev. Allerede i 1880 kom dog Husum billetsalgssted og i 1905 Skovlunde billetsalgssted. Dette sidste blev oprindelig an-

lagt øst for Skovlunde Torvevej, men er nu ved banens løftning i forbindelse med underføringsanlægget for Torvevej blevet flyttet over på vestsiden. Islev trinbrædt ved Slotsherrensvej er taget i brug i 1931, og endelig tages Jyllingevej trinbrædt i brug nu samtidig med elektrificeringen.

Stationerne på den dobbeltsporede strækning er udformet med en ø-perron, beliggende mellem de to S-togspor. I Ballerup sker omstigning til motortogene mellem Ballerup og Frederikssund tværs over ø-perronen, idet S-togene og motortogene holder på hver sin side af perronen.

På Herlev station er opført en ny ekspeditionsbygning på ø-perronen. Bygningen indeholder billetsalg, stationskontor, et mindre pakrum og skabslokaler o. l. for personalet. På 1. sal over stationskontoret er indrettet kommandopost med centralapparat for stationens nye sikringsanlæg. Centralapparatet er et relaisanlæg, en moderne udformning af den tidligere mekanisk-elektriske type. Det er helt igennem dansk konstruktion og dansk arbejde.

På Ballerup station er ligeledes udført et nyt sikringsanlæg, og her er centralapparatet opstillet i en ny karnap tilbygget hovedbygningen. På hele strækningen Vanløse—Ballerup er elektrisk blok af en ny type. Alle signaler på banelinien er dagslyssignaler.

Ekspeditionsbygningerne i Islev og Skovlunde er træbygninger af midlertidig karakter, som tidligere har gjort tjeneste andetsteds. Det er da også hensigten snarest at udveksle dem med nye ekspeditionsbygninger, for Skovlundes vedkommende allerede i indeværende år. Også ekspeditionsbygningen på Jyllingevej har på grund af materialeknapheden måttet opføres som en midlertidig træbygning af gamle barakmaterialer, men den vil kunne gøre god fyldest i nogle år.

Selve elektrificeringen er sket efter de samme retningslinier som ved de andre S-baner, og strømtypen, 1500 volts jævnstrøm, er den samme. Strømforsyningen sker dels fra Flintholm omformerstation, dels fra en nyopført omformerstation på Skovlunde station, hvortil der er ført fødekabler med 10 000 volts vekselstrøm fra NESAs transformatorstation ved Vejleå. Stationen har to sæt transformatorer og ensrettere. Køreledningsanlægget er DSB-type monteret af egen anlægskolonnie.

Udgifterne ved gennemførelsen af anlæggene har til dato andraget ca. 11 mill. kr., men som nævnt er arbejdet ikke afsluttet, og der må antages endnu at ville fremkomme udgifter til et beløb af ca. 3 mill. kr. væsentligst til vognmateriel. Det må dog ved bedømmelsen af denne anlægsudgift på ca. 14 mill. kr. tages i betragtning, at den tillige indeholder udgifterne til den forannævnte elektrificering af strækningen Valby—Vanløse med et beløb af henved 3 mill. kr. Vejkrydskontoen har herudover afholdt en udgift til de ovenfor nævnte broanlæg, der, når overføringsanlægget i Ballerup er fuldført, vil andrage ca. 3,7 mill. kr. Endvidere er der af arbejdsministeriet ydet et tilskud på 0,7 mill. kr., og af amtet og de interesserede kommuner er afholdt mindre udgifter til visse forbedringer af vej- og ledningsanlæg, således at de sam-

lede udgifter for udbygning og elektrificering af Valby—Vanløse—Ballerup andrager henimod 19 mill. kr.

Køreplansmæssigt betyder elektrificeringen en overordentlig stor forbedring. Fra i den afsluttede vinterkøreplansperiode at have haft daglig på hverdage 16 tog i hver retning mellem Vanløse og Ballerup vil Balleruplinien nu få 58 S-tog i hver retning. Det har, som formentlig bekendt, ikke været muligt fra 15. maj at gennemføre S-togs drift om søndagen på grund af den endnu manglende vognleverance, men til den kommende vinterkøreplan er denne mangel forhåbentlig overvundet. Indtil da køres som hidtil motortog fra Vanløse til Frederikssund, 19 tog i døgnet mod 14 i vinterkøreplanen. Det er imidlertid ikke alene i togantallet, at forbedringen viser sig, også i rejsetiden gør den sig stærkt gældende. Vinterkøreplanen havde en lidt varierende rejsetid for strækningen Hovedbanegaarden—Ballerup med et gennemsnit på 43 minutter. Denne rejsetid kan for S-togene sættes ned til gennemsnitlig 30 minutter, svarende til en rejsehastighed på ca. 36 km i timen, hvad der i betragtning af de 11 standsninger på strækningen — en mere end hidtil — må betegnes som meget tilfredsstillende. Betjeningen af Balleruplinien vil indtil videre ske ved, at Holtelinien's tog, der hidtil har haft endestation i Vanløse, videreføres til Ballerup. Køreplansmæssigt er opgaven herefter bundet, og det må med beklagelse indrømmes, at dette betyder, at overgangstiderne i Vanløse til og fra Frederiksberg- og Helleruptogene midlertidigt er alt andet end tilfredsstillende. Når det fornødne rullende materiel er til rådighed, vil en væsentlig forbedring være mulig. I Ballerup har en del af S-togene direkte tilslutning til Frederikssund, som får 14 daglige forbindelser, og endelig må nævnes, at Maaløv får yderligere 4 daglige forbindelser. Gennemførelsen af denne toggang medfører krydsning på Stenløse station, hvor det nødvendige krydsningsspor er lagt i vinterens løb.

Det bør her nævnes, at forbindelsen til Københavns vestlige forstæder yderligere forbedres derved, at antallet af Klampenborgtog, som i myldretimerne morgen og eftermiddag videreføres til Valby, fra 16. maj forøges fra 3 til 19, således at Valby i de travle timer får 6 tog pr. time pr. retning.

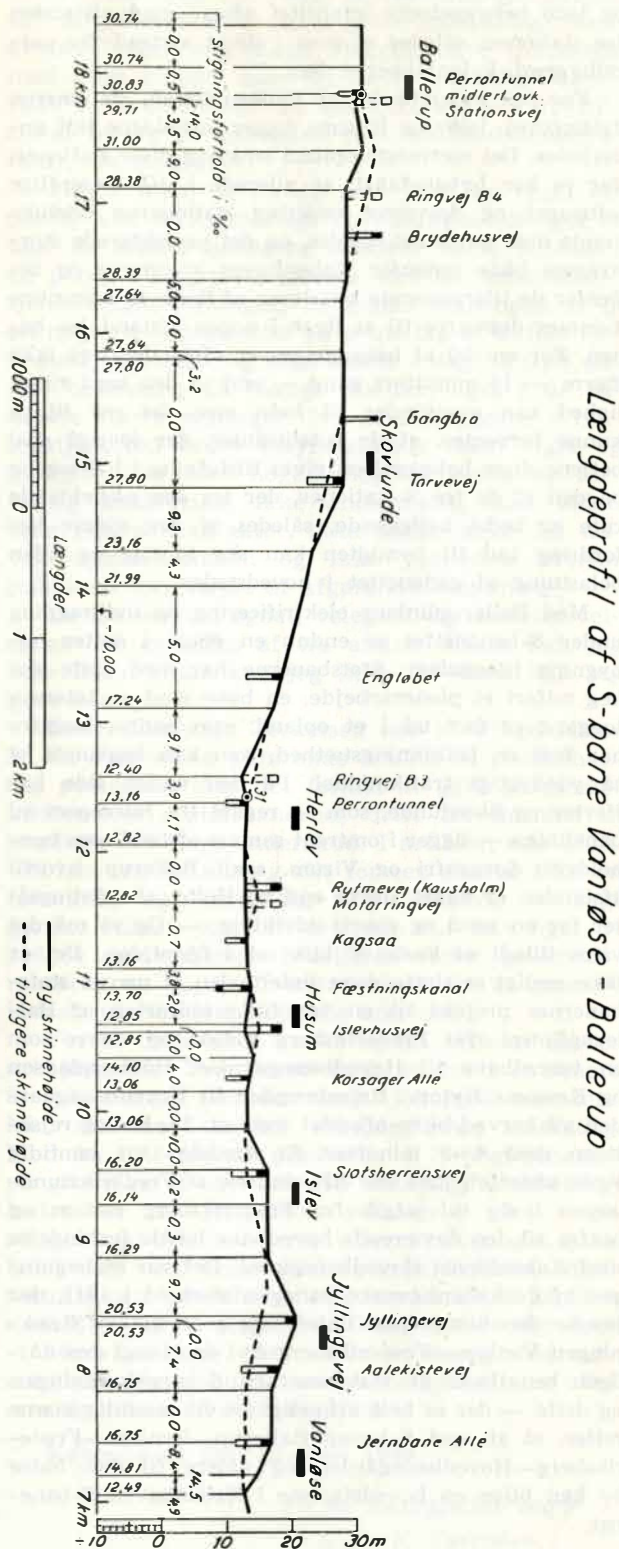
Når man dernæst vil søge at besvare spørgsmålet, hvilken trafik det må være berettiget at vente på den nye S-bane, er det nærliggende at kaste et blik tilbage på de forudgående år, og på grundlag af nogle foretagne undersøgelser skal meddeles, at i driftsåret 1940/41 var antallet af rejser mellem på den ene side Københavns bybane (det vil for Balleruplinien sige til og med Husum) og på den anden side Ballerupliniens stationer (det vil sige Herlev, Skovlunde og Ballerup) på billetter 194 900 og på månedskort 191 800, ialt 386 700. Disse tal er steget jævnt i de forløbne år og var i det sidste driftsår, for hvilket en samlet opgørelse foreligger (1947/48), 441 400 henholdsvis 404 700, ialt 846 100. Dette betyder en stigning på 118 pct., og til belysning heraf kan det nævnes, at i den samme årrække har stigningen på Holte- og Klampenborglinierne uden for bybaneområdet andraget 93 pct. og for hele nærtrafikområdet 109 pct. Det, der

trækker det sidste tal i vejret, er den meget stærke stigning på 248 pct. på bybanen. For driftsåret 1948/49 foreligger endnu ikke endelige tal, men tallene for det foregående år var dog allerede overfløjet med udgangen af februar måned. Har stigningen således været opmuntrende, så kan det på den anden side ikke skjules, at de absolutte rejsetal er såre beskedne, omkring 1 million mod Klampenborgliniens 11 millioner og Holtelinens 16 millioner. Det er alt for lidt for et så dyrt trafikmiddel som en S-bane, det ligger nær — ud over den opmuntring, der ligger i den stadige stigning — at kaste et blik på de muligheder, fremtiden bærer i sit skød.

For Herlev kommune ligger befolkningsproblemet således, at der i hele kommunen i dag er et *indbyggerantal* på 5 600, og at sognerådet i sine byplanmæssige dispositioner regner med en udbygning til ca. 30 000, hvoraf ca. 20 000 i selve Herlev by. I Skovlunde og Ballerup bor i dag 800, henholdsvis 3 400 mennesker, og her regner Ballerup sogneråd, at deres byplaner skal give plads til ikke mindre end 20 000 indbyggere i hver af de to byer. Dette lyder meget forjættende for Ballerupliniens fremtid, og for den, der ikke umiddelbart kan vurdere tallene, kan en sammenligning med Virum stationsby, der jo er skabt af S-banen, måske være illustrerende; her er indbyggerantallet i dag ca. 9 000, og Lyngby-Taarbæk sogneråd regner med en stigning til 20—25 000. Endelig må det ikke forbigås, at såvel Ballerup som navnlig Herlev i deres byplaner har udlagt betydelige *industriområder*, hvad der erfaringsmæssigt giver en ikke ringe trafik, selvom en del af virksomhedernes funktionærer og arbejdere bosætter sig i nærheden af deres arbejdssteder.

Selv om man nu går ud fra, at de enkelte kommuners tal er noget optimistiske, synes det rimeligt at antage, at banens opland udenfor bybanen (Husum) vil få en befolkning på 40—50 000 i betragtning af, at hele den befolkningstilvækst på 2—300 000 personer, som Københavnsområdet regnes at ville få i de kommende 15—20 år, sammen med en ikke uvæsentlig udflytning fra den indre by betinget af »citydannelsen», må anbringes *udenfor* Københavns og Frederiksbergs kommunegrænser.

Skal der sikres disse mange mennesker, som overvejende vil få deres daglige arbejde inde i København, hurtige og bekvemme rejseforhold, er det imidlertid nødvendigt, at der også arbejdes målbevidst mod en byplanmæssig rigtig udformning af de nye byområder. Det er ikke her tid og sted at foretage en almindelig vurdering af de foreliggende muligheder, men man kan ikke undlade at pege på, at der hviler et ikke ringe ansvar på kommunerne som *byplanmyndigheder*, og på de offentlige myndigheder og store private institutioner, som ejer betydelige arealer i Ballerupliniens opland. Kloak og vandforsyning må snarest bringes i orden, og vejnettet må projekteres og udbygges således, at det i passende omfang er orienteret mod stationerne og giver en bekvem adgang også for de rutebillinier, der fra oplandet besørger den lidt fjernere trafik til S-banestationerne, men i øvrigt må det tilstræbes at skaffe den concen-



Længdeprofil af S-banen Vanløse—Ballerup.

Med fuld optrukket linie er vist det nuværende længdeprofil, og ved sammenligning med det punkterede, tidligere længdeprofil fremtræder de store ændringer tydeligt.

trerede etagebebyggelse plads i stationernes nærhed og lade bebyggelsens intensitet aftage med afstanden fra stationen, således at man i størst afstand får parcelbyggeri, kolonihaver o. lign.

For den inderste del af Balleruplinien, stationerne Jyllingevej, Islev og Husum, ligger forholdene lidt anderledes. Det nærmeste opland omkring disse stationer, der jo har bybanetakst, er allerede i det væsentlige udbygget og desværre omkring stationerne udelukkende med parcelbebyggelse, og det projekterede storbyggeri både indenfor Københavns kommune og indenfor de tilgrænsende kvarterer af Rødovre kommune kommer desværre til at ligge i nogen afstand fra banen. For en del af bebyggelsen er afstanden dog ikke større — 10 minutters gang — end at den med rimelighed kan overvindes til fods, men det må tillige kunne forventes, at de rutebillinier, der iøvrigt skal betjene disse bebyggelser, gives tilslutning til S-togene på den af de tre S-stationer, der for den pågældende rute er bedst beliggende, således at den videre befordring ind til bymidten kan ske hurtigt og uden belastning af gadenettet i hovedstaden.

Med Ballerupliniens elektrificering og inddragning under S-banenettet er endnu en etape i dettes udbygning tilbagelagt. Statsbanerne har med dette anlæg udført et pionerarbejde, en bane med en intensiv toggang er ført ud i et opland, som endnu langtfra har fået en befolkningstæthed, som kan begrunde et så ydedygtigt trafikmiddel. På den anden side har Herlev og Skovlunde, som — regnet fra Nørreport ad banelinien — ligger i omtrent samme afstand som henholdsvis Sorgenfri og Virum, samt Ballerup, hvortil afstanden er noget større end til Holte, alle betingelser for en sund og stærk udvikling. — Og så må det være tilladt at kaste et blik ud i fremtiden. Det er ikke muligt at slutte disse linier uden at nævne statsbanernes projekt til en *fremtidig indføring* af Balleruplinien over Frederiksberg station og videre som en tunnelbane til Hovedbanegaarden, Rådhuspladsen og Kongens Nytorv. Rejselængden til Hovedbanegaarden vil herved blive afkortet med ca. 2½ km og rejseløbet med 4—5 minutter. Et kredsløb vil samtidig være afsluttet, idet det vil erindres, at Frederikssundbanen i sin tid udgik fra Frederiksberg station og herfra ad den daværende hovedbane havde forbindelse med Københavns Hovedbanegaard. Det var omlægningen af de københavnske banegårdsforhold i 1911, der bragte den nuværende linieføring over Valby. Strækningen Vanløse—Frederiksberg er i dag langt den dårligst benyttede af statsbanernes S-banestrækninger, og dette — der er helt urimeligt — vil samtidig kunne rettes, så at også S-banen Ballerup—Vanløse—Frederiksberg—Hovedbanegaarden og videre til den indre by kan blive en hovedstamme i Københavns S-banenet.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

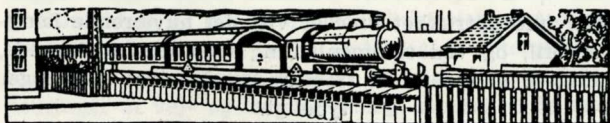
Egnet — Velegnet — Særdeles velegnet.

Så udløstes spændingen om besættelsen af de opslåede stillinger vedrørende forflytninger fra damp- og almindelig motordrift til lyntogsdriften. Det havde været bedre, om man havde ventet endnu en måned, således at Dansk Lokomotivmands Forening's jubilæumsfest havde været forskånet for dette skår i glæden.

I dag forretter de lokomotivmænd, der ved besættelse af pladserne i lyntogstjenesten blev forbigået, deres tjeneste i en odeur af misfornøjelse, skuffelse, krænkelser og ulyst til deres arbejde. Er det så underligt? Nu har man gennem årene udført sin tjeneste efter bedste evne og med god samvittighed, sat foreningens hævdvundne anciennitetsprincipper højt, været stolt over, at der ingen svage punkter var heri, man var nogenlunde sikker på, at en forbigåelse ikke var mulig, men lige før jubilæet nåede administrationen at slå en meget alvorlig breche i disse principper. Med alle til rådighed stående midler har man søgt og opnået forbigåelse af folk, som gennem mange års dagligt arbejde i motordriften er fuldt fortrolig med denne.

På et givet tidspunkt søgte administrationen gennem indstillingerne at afholde lokomotivmænd på over 50 år fra at få pladserne. Nye indstillinger blev givet, ikke alene for ansøgere over 50 år, men for alle ansøgere. De nye indstillinger var forbedret eller forværret i flæng, uden plan, tilsyneladende kun med et mål, at slå en breche i lokomotivmændenes anciennitetsprincipper.

Det ligger i ethvert arbejdende menneskes lod at komme ud for et uheld før eller senere, men kun for meget få vejer uheldet så tungt i vægtskålen som for lokomotivmændene, her fanger bordet hver gang, og her gælder princippet mere end noget andet sted, tjen 20—25 år godt, få et uheld, eller foretag en fejlposition og du er udenfor enhver mulighed i fremtiden. Et sådant uheld eller en fejlposition behøver i teorien ikke at være tilnærmelsesvis så stor som dem, der ligger i, at der fra administrationens side med ca. 14 dage mellemrum gives to stærkt divergerende indstillinger om den samme mand, eller at en overmaskiningeniør skriver en eksamenskarakter på en indstilling, der er mindre end den pågældendes virkelige eksamenskarakter, om det da ikke er skrevet med den bevidste hensigt at sætte den pågældende i et dårligere lys. Der findes i bedømmelsesgrundlaget kun en debitside. Retfærdigvis burde der også være en kreditside. Hvor mange af os har ikke været ude for situationer, hvor kun fuld opmærksomhed, hurtig reaktion og handling har klaret problemerne. Der vanker yderst sjældent blomster eller ros, og sker det endelig, er det uden betydning senere. Det er kun simpel pligt, omvendt er et nok så lille uheld »en grov forsømmelse«. Man får det at vide i højtidelige skrivelser, man påtaler skarpt, man misbilliger, man indfører det i annalerne, det skal bruges imod ham ved gi-



ven lejlighed. Der er ikke tale om at retlede, kun straffe, revse og dernæst forfølge til den bitre ende. Der er på flere indstillinger svaret »egnet i dampdriften« på spørgsmålet »egnethed for den bestemte stilling, der søges«. Altså i dette tilfælde lyntogstjenesten. Der kunne med lige så god ret være skrevet »egnet som iskagemand«, thi der er ikke spurgt om egnethed for anden stilling end den søgte. Gud hjælpe den arme lokomotivmand, som begik en lige så stor brøler, f. eks. ved at køre forbi »stop«. Indstillereens fejl er teoretisk lige så stor.

Der er ansøgere, der er indstillet dårligt og forbigået, fordi de er for ordrestærke, altså i givne situationer forfægter den ret, der i ordre og bestemmelser er tillagt enhver, om ikke ordre og bestemmelser kun er givne som administrationens særlige privilegier. En mand har af statsbanerne fået en dusør på 100 kr. for udvist særlig opmærksomhed under udøvelse af sin tjeneste, men det skal ikke komme ham til gode, han blev forbigået i stilhed. En anden er forbigået, fordi han i dette presse- og talefrihedens frihedelskende land har tilladt sig den formastelighed i talte og skrevne ord at forfægte sine kollegers og egne synspunkter vedrørende vore vitale interesser, denne motivering blev af den pågældende gendrevet som aldeles uholdbar og straks erstattet med en ny motivering, hans eksamenskarakter var ikke så god, også dette blev gendrevet med, at en kollega med mindre eksamenskarakter fra samme skolehold havde opnået en af pladserne. Nyt synspunkt, »formentlig ikke egnet til omgang med publikum«, også dette blev gendrevet med, at der aldrig har foreligget en eneste klage over den pågældende trods mange års tjeneste i motordriften og deraf følgende omgang med publikum. Spørgsmål nr. 4 i indstillingsformularen »optræden overfor publikum« var overhovedet ikke besvaret i dette specielle tilfælde og så vidt vides ikke i noget tilfælde. Slutresultatet må da blive ren og skær personlig forfølgelse, formentlig med de eneste begrundelser — »jeg kan ikke lide manden« — — — og »vi skal slå en breche i ancienniteten«.

Er der i det hele taget indenfor Statsbanernes instillingsgivende overingeniører eller sektioningeniører emner, der har så meget føling med personalet og så meget psykologisk indsigt, at de med nogenlunde kompetence kan give en indstilling, når ikke den eller de pågældende har vist sig ligefrem umulige. I modsætning til de militære skoler gives der ikke undervisning i psykologi på Danmarks tekniske Højskole.

I bestemmelserne vedrørende ansøgninger, ordre A, side 100, står, at påtegning af ansøgninger for lokomotivpersonalets vedkommende foretages af den tilsynsførende maskiningeniør. Da man er bekendt med, at så at sige alle indstillinger i anden omgang er forfattet og skrevet af overmaskiningeniøren personlig, og at sektioningeniørerne ikke har haft andet med dem at gøre end at sætte deres navne under, må man have lov at spørge, er det fair, er det korrekt og forsvarligt?

Hvordan kan det være, at sektioningeniørerne så fuldkommen lader deres givne indstillinger desavouere? Kan en mand virkelig have indseende med hver enkelt, uden at have personligt kendskab til hver enkelt? Er det ikke snarere et utilsløret forsøg på enevælde eller embedsmandsdiktatur, om man vil?

Fulgte man, og havde man fulgt en regel indenfor alle forfremmelser og stillingsændringer at lade de ældste ansøgere beklæde søgte stillinger en periode på prøve, ganske som før ansættelse i tjenestemandstillinger, da kunne man opnå at få en nøgtern bedømmelse på grundlag af udført tjeneste i stillingen, og man havde i dag haft en anden besætning på mange pladser, også i de såkaldte større stillinger. Nu er stillingerne i lyntogstjenesten besat tilsyneladende uden logik og mulighed for blot nogenlunde retfærdig og fornuftig motivering, ikke anciennitet, ikke alder, ikke eksamenskarakter, ikke udmærkelse for udvist opmærksomhed og ikke optræden overfor publikum har været af afgørende betydning.

De tre verber: egnet, velegnet og særdeles velegnet bør erstattes af tre andre: »Ham kan jeg ikke lide«, »ham kan jeg lide« og »ham kan jeg godt lide«.

Generaldirektør Terkelsen har i »Vingehjulet« nr. 12 skrevet en glimrende artikel til statsbanernes personale, med det formål at gøre personalet interesseret i statsbanernes drift for dermed at imødegå det store underskud. I artiklen står bl. a. »Vi har een for alle og alle for een ansvaret for en forsvarlig og forstandig administration — sagt ganske enkelt, som om det hele var vort eget, vi rådede med«. Senere i artiklen retter generaldirektøren en appel til hver enkelt om at gøre en indsats på det dem betroede område.

For at dette skal kunne opnås må der skabes arbejdsglæde. Tværtimod dette er der i de senere år på mange områder budt lokomotivmændene kår, som har stækket arbejdsglæden væsentlig. Med besættelsen af pladserne i lyntogstjenesten på grundlag af ovennævnte vilkårlige uretfærdigheder, er arbejdsglæden yderligere gået nogle streger ned. Men vi lever videre, rullen går, pøkker i vold med underskud og arbejdsglæde, administrationen vandt slaget og træder de forbigåede under fod og de yngre ved, hvad der venter dem.

Man kan tabe eller vinde en kamp med ære, administrationen har vundet kampen, men uden ære og ikke med blanke våben.

København, den 22. maj 1949.

På de forbigåedes vegne
S. A. K. Sørensen,
lkf., Gb.





Foreningens jubilæumsskrift.

I forbindelse med Dansk Lokomotivmands Forenings 50 års jubilæum har hovedbestyrelsen ladet udarbejde et festskrift, som er udsendt til samtlige ordinære og ekstraordinære medlemmer.

»Lanternen«.

Medlemmerne gøres hermed bekendt med, at kontingentet — ifølge generalforsamlingens beslutning den 11. maj 1949 — er forhøjet til 1,25 kr. pr. måned fra den 1. juni 1949, således at de femogtyve øre hensættes på et jubilæumsfond med henblik på 30 års festen.

Bestyrelsen.

En modelbygger.

Vi har tidligere omtalt de meget smukke dekorationer i festsale og på borde ude omkring i afdelingerne i forbindelse med de mange jubilæumsfester, der har været afholdt. Vi har nævnt, hvorledes de fingernemme kolleger var trådt hjælpende til og med snilde og fantasi havde udarbejdet de mange dekorative udsmykninger.

Under festen i Padborg fandt vi nedenstående smukke model af en litra R III, der har fået nr. 954 og er udført i størrelse 1 : 25.

Modellen er udført af lokomotivfyrbøder S. O. Nielsen, Padborg, der i 4 år har haft den under arbejde. Med sit kendskab til lokomotivets enkelte dele og med en beundringsværdig tålmodighed og akkuratess har han skabt denne nøjagtige model, der er beviset på en dygtig håndværker og en kyndig lokomotivmand.

Taksigelser.

Min hjerteligste tak til alle, der har glædet mig på min jubilæumsdag.

Lokomotivfører E. J. Pedersen, Tønder.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører Aage Rich. Sprogø's død og begravelse.

Kathrine Sprogø, Fredensgade 15, Struer.

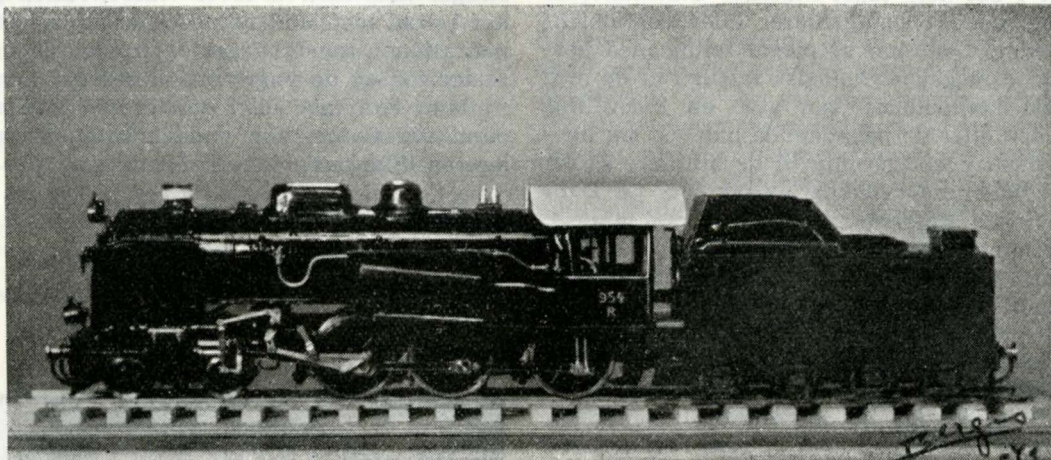
Ansøgning om forflyttelse til maskindepoter ved tidligere Sydfynske Jernbaner.

Opmærksomheden henledes på, at ved Danske Statsbaners overtagelse af Syd-fynske jernbaner blev følgende maskindepoter oprettet: Svendborg og Faaborg. Samtidig overgik et maskindepot i Nyborg og et i Odense under benævnelsen henholdsvis Nyborg syd og Odense syd. De pågældende maskindepoter kan ansøges af lokomotivpersonalet, idet dog Odense syd og Nyborg syd er henlagt under de tidligere Statsbanemaskindepoter i disse byer. Ansøgninger indsendt til ovennævnte depoter i forbindelse med opslag i »Vingehjulet«, og som ikke blev imødekommet, er annulleret, hvorfor de pågældende, såfremt de stadig ønsker forflyttelse til nævnte steder, påny må indsende ansøgning herom til generaldirektoratet.

Fru Jenny Bangs Mindelegat.

Fra bestyrelsen for fru Jenny Bangs Mindelegat er modtaget meddelelse om, at der i nær fremtid vil være at uddele nogle portioner af legatet. Legatportionerne vil være at uddele til værdige trængende enker efter danske statstjenestemænd eller efter tjenestemænd i Københavns Kommune, fortrinsvis til hjælp til fribolig i dertil indrettede institutioner.

Ansøgningsblanketter kan afhentes på højesterets-sagfører Erhard Flensborgs kontor, Nybrogade 12, København K., hvortil også ansøgningerne indsendes inden 15. juni 1949.



Model af litra R III — nr. 954.

Det jysk-fynske statsbanepersonales bibliotek.

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på Hovedbanegaarden i Aarhus, opgang F, fredag den 17. juni 1949, kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede årsregnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne.
(De afgående er: trafikinspektør V. H. Møller og overtrafikkontrolør S. Svane Knudsen).
4. Valg af en revisor.
(Den afgående er: fuldmægtig J. P. E. J. Hede-gaard).
5. Valg af en suppleant for bestyrelsen.
(Den afgående er: stationsbetjent N. C. Hougaard).
6. Valg af en suppleant for revisorerne.
(Den afgående er: kontorassistent frk. M. Agger).
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1948—49 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 10.—17. juni 1949 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. b. v.
S. Svane Knudsen.

Foreningen af pensionister ved De danske Statsbaner.

Generalforsamling afholdes onsdag den 15. juni kl. 13,30 i »Folkets Hus« i Aarhus med følgende

DAGSORDEN:

1. Generalforsamlingen åbnes. Valg af ordstyrer, sekretær og to stemmetællere.
2. Forhandlingsprotokol og beretning.
3. Regnskab for året 1948/49.
4. Optagelse af pensionister fra overtagne jernbaner.
5. Indkomne forslag.
6. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer og suppleanter indenfor 2. Distrikt.
7. Eventuelt.

P. b. v.
A. Heede,
formand.

REGNSKAB FOR ÅRET 1. APRIL 1948 TIL 31. MARTS 1949.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige år	4 549. 80
1. Kontingent af 4 954 medlemmer à 2 kr.	9 908. 00
2. Renter af	Kr. Ø.
obligationer	470. 50
sparekasseindskud	129. 18
	599. 68
3. Gave til legatuddeling	25. 00
4. Kursgevinst	0. 75
Ialt kr.	15 083. 23

Udgift. Kr. Ø.

A. Tilskud til medlemsbladet og Fællesforeningen	5 466. 50
B. Uddelt 29 legatportioner à 25 kr.	725. 00
C. Generalforsamlingen	413. 10
D. Opkrævning af kontingent	396. 32
E. Månedsfortegnelse over nye og afg. pensionister	540. 00
F. Bestyrelsesmøder	630. 00
G. Andre møder og rejser	76. 00
H. Revision	55. 00
I. Honorar til kassereren	718. 33
K. Papir og porto m. m.	237. 05
L. Tryksager	207. 60
M. Diverse udgifter	191. 50
	9 656. 40

Beholdning den 31. marts 1949: Kr. Ø.	
Sparekassebeholdning	5 388. 33
Kontant	38. 50
	5 426. 83
Ialt kr.	15 083. 23

STATUS DEN 31. MARTS 1949.

Aktiver.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1200 kr. 4 ¹ / ₂ % Østift. kreditf. 14. s. dagskurs 98	1 176. 00	
2300 kr. 4 % Østift. kreditf. 14. s. dagskurs 90 ¹ / ₂	2 081. 50	
4000 kr. 4 % Østift. kreditf. 16. s. dagskurs 90 ¹ / ₄	3 610. 00	
4700 kr. 3 ¹ / ₂ % Østift. kreditf. 16 s. 90 ³ / ₄	3 889. 25	
	10 756. 75	

Indestående på:

Bog nr. 13701 i Sparekassen for Kbhvn. og Omegn	4 445. 24	
Bog nr. 4272 i Sparekassen for Kbhvn. og Omegn	485. 37	
Bog nr. 58061 i Sparekassen for Randers og Omegn	457. 72	
	5 388. 33	
Kontant	38. 50	
Ialt kr.	16 183. 58	

Passiver. Kr. Ø.

Foreningens formue	16 183. 58
--------------------------	------------

M. Kristensen,
kasserer.

Ovenstående regnskab er revideret og fundet rigtigt. Sparekassebøgerne nr. 13701 — 4272 — 58061 — depotbevis nr. 7706 — kontant kassebeholdning og samtlige bilag var til stede.

København, den 11. april 1949.

R. L. Iversen.

N. V. Strøh.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-4-49:

Lokomotivmester S. A. Petersen, Ringkøbingvej 26, st., Aarhus.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-5-49:

pens. lokomotivførere:

N. M. Madsen, Nørrebrogade 49, 4., N.

A. Andersen, Steen Billesgade 22, 3. th., Aalborg.

N. Assum, Bustrupsgade 5, 1., V.

H. P. F. Petersen, Skovbovængets Sidealle 9, Roskilde.

A. A. Thøgersen, Kiddesvej 13, Vejle.

H. P. Larsen, Runebergs Alle 10, Søborg.

L. G. Jensen, Boesensgade 1, Nyborg.

M. V. Rasmussen, Søndergade 53, Struer.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Frederikshavn: Formandens navn og adresse rettes til K. C. Bøjen, Schmidtsvej 5, 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: E. E. Johansen, Rugvænget 20, 1.

Statsbanepersonalets sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenspecialister antaget øjnlægerne Henrik Møller og Axel Qvist, begge i Svendborg.

Doktor Møller afholder konsultation, Munkegaarden, kl. 10—13, og

doktor Qvist afholder konsultation, Sct. Nikolajgade 1, kl. 11—14 (lørdag kl. 9—11).

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenspecialister antaget øjnlæge Stig Hein, Fredericia.

Doktor Hein afholder indtil 1. juli d. å. konsultation Danmarksgade 15, kl. 10¹/₂—12, og kl. 15—16¹/₂, lørdag kun efter aftale.

Fra 1. juli afholder øjnlægen konsultation Norgesgade 7, kl. 11—14, lørdag kun efter aftale.

Jernbanelæge Tange Jessen 5 A lægedistrikt, København, er bortrejst fra 15. juni—16. juli d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Holger Madsen, Hillerødgade 112, telf. Godthåb 9302.

Konsultationstid: kl. 13—14, fredag desuden kl. 18—19, lørdag dog kl. 11—12.

Byttelejligheder.

Aalborg—København.

2¹/₂ vær. moderne lejlighed i Aalborg ønskes byttet med en tilsvarende i København. Overpakmester J. L. Nørsgaard, Frederiksborggade 39 A, 4., K. Telf Byen 5398 x.

Odense—København.

Haves i Odense: 3¹/₂ vær., centralv., bad. Ønskes i København eller omegn: tilsvarende.

J. C. Lundin-Hansen, otkl.

R.- og P.-kontoret, C. 400, lokal 229.

Personalialia.

Forfremmelser pr. 1-5-49.

Motorførere til lokomotivførere:

A. Pedersen, Aarhus, i Randers.

E. Ø. Nielsen, Aarhus, i Brande.

G. O. J. Ørtoft, Aarhus, i Viborg.

C. H. Hjorth, Aarhus, i Brande.

A. K. R. L. Hansen, Helgoland, i Faaborg.

B. E. Rasmussen, Helgoland, i Faaborg.

O. Petersen, Aarhus, i Padborg.

J. M. Jensen, Aarhus, i Faaborg.

R. C. S. Sørensen, Aarhus, i Brande.

P. Bryhl, Aarhus, i Brande.

E. W. Hall, Aarhus, i Padborg.

E. A. Lindengren, Aarhus, i Padborg.

F. V. P. Hvam, Aarhus, i Brande.

E. V. Sørensen, Aarhus, i Brande.

H. E. Andersen, Helgoland, i Nykøbing F.

A. C. Quaade, Helgoland, i Lunderskov.

K. G. Eliassen, Helgoland, i Faaborg.

H. A. H. Thomsen, Aarhus, i Faaborg.

I. A. Asmussen, Helgoland, i Faaborg.

K. E. Lundeman, Odense, i Padborg.

H. V. L. Hansen, Helgoland, i Helgoland med tjeneste i lyntogene.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

J. B. Pedersen, Struer, i Holstebro.

P. E. Hinsby, Kh. Gb., i Brande.

H. P. Sørensen, Fredericia, i Lunderskov.

J. P. Mølgaard, Aarhus, i Brande.

H. T. Larsen, Aalborg, i Brande.

P. E. Paulsen, Struer, i Skive.

E. Laursen, Viborg, i Viborg.

S. A. Andersen, Nyborg, i Padborg.

K. K. Nielsen, Korsør, i Tønder.

R. Madsen, Nyborg, i Padborg.

E. Christensen, Padborg, i Padborg.

B. T. J. Henriksen, Nyborg, i Padborg.

K. J. Engstrøm, Helsingør, i Brande.

J. L. J. Christensen, Nyborg, i Tønder.

G. C. Nielsen, Aarhus, i Brande.

J. I. G. Sørensen, Aarhus, i Brande.

E. W. Olsson, Kh. Gb., i Brande.

K. E. B. Rasmussen, Fredericia, i Padborg.

A. Lauridsen, Aarhus, i Herning.

O. V. D. Andersen, Næstved, i Tinglev.

B. Berg, Struer, i Herning.

J. H. S. Møller, Nyborg, i Haderslev.

P. Bruun, Kh. Gb., i Padborg.

J. C. J. Nissen, Viborg, i Viborg.

J. I. Christiansen, Randers, i Randers.

M. Pedersen, Lunderskov, i Lunderskov.

A. Thomsen, Viborg, i Viborg.

H. T. Poulsen, Esbjerg, i Tønder.

E. N. Olesen, Frederikshavn, i Herning.

P. M. Johansen, Næstved, i Tønder.

S. J. Madsen, Korsør, i Tønder.

P. W. H. Jørgensen, Gedser, i Tønder.

H. Andersen, Kh. Gb., i Ringkøbing. (Med tildeling af hvervet som depotforstander).

Lokomotivførere overgået til lyntogstjenesten:

O. J. Nielsen, Helgoland, i Helgoland.

H. A. T. Gotfredsen, Helgoland, i Helgoland.

C. Hansen, Helgoland, i Helgoland.

C. S. Larsen, Helgoland, i Helgoland.

E. A. Clemmensen, Helgoland, i Helgoland.
 V. E. T. Sørensen, Helgoland, i Helgoland.
 E. G. F. Andersen, Kh. Gb., i Helgoland.
 G. J. Pedersen, Kh. Gb., i Helgoland.
 S. H. B. Olsen, Kh. Gb., i Helgoland.
 S. M. Rasmussen, Aarhus, i Aarhus.
 K. B. H. Lorentzen, Aarhus, i Aarhus.
 J. K. Nielsen, Aarhus, i Aarhus.
 A. K. Jensen, Aarhus, i Aarhus.
 H. M. Jensen, Esbjerg, i Aarhus.
 C. Andersen, Esbjerg, i Aarhus.
 K. G. V. Karlsten, Aarhus, i Aarhus.
 E. A. Christensen, Aarhus, i Aarhus.
 P. B. Jensen, Aarhus, i Aarhus.
 K. H. Petersen, Aarhus, i Aarhus.
 K. F. V. Sørensen, Aarhus, i Aarhus.
 K. A. Andersen, Esbjerg, i Aarhus.
 V. G. Berg, Aarhus, i Aarhus.
 H. Rasmussen, Aarhus, i Aarhus.
 H. K. Schrøder, Aarhus, i Aarhus.
 S. A. Jacobsen, Randers, i Aarhus.
 E. Bøjesen, Aarhus, i Aarhus.
 H. Jepsen, Padborg, i Aarhus.

Uansøgte forflyttelser pr. 15-5-49:

Lokomotivførerne:

H. O. Olsen, Hobro, til Randers.
 H. S. Jensen, Hobro, til Randers.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-49:

Lokomotivførerne:

M. Jakobsen, Næstved, til Roskilde.
 A. Hauschildt, Brande, til Roskilde.
 E. T. V. Holm, Brande, til Kh. Gb.
 T. I. Jensen, Padborg, til Kh. Gb.
 A. C. Jacobsen, Nykøbing F., til Kh. Gb.
 S. A. L. Olsen, Padborg, til Kh. Gb.
 H. A. Stangerup, Padborg, til Kh. Gb.
 K. Aasted, Brande, til Kh. Gb.
 C. P. Rasmussen, Herning, til Kh. Gb.
 P. E. Rasmussen, Padborg, til Kh. Gb.
 H. E. Jensen, Brande, til Kh. Gb.
 O. S. Jensen, Herning, til Kh. Gb.
 N. H. A. Petersen, Brande, til Kh. Gb.
 H. Pedersen, Padborg, til Kh. Gb.
 H. F. Hansen, Padborg, til Kh. Gb.
 P. S. Nielsen, Tønder, Kh. Gb.
 H. G. Routhe, Gedser, til Kh. Gb.
 H. Bakkemose Larsen, Nykøbing F., til Næstved.
 V. M. Kantsø, Brande, til Nykøbing F.
 A. B. Johansen, Viborg, til Nykøbing F.
 H. B. Larsen, Nykøbing F., til Gedser.
 H. D. Frederiksen, Aalborg, til Aarhus.
 W. H. Pallesen, Randers, til Aarhus.
 E. A. M. Nielsen, Struer, til Aarhus.
 K. H. Pedersen, Aalborg, til Aarhus.
 E. G. Appel, Skanderborg, til Aarhus.
 E. K. Larsen, Skanderborg, til Aarhus.
 O. Bregnum, Brande, til Aarhus.
 O. K. Larsen, Randers, til Aarhus.
 P. S. Rasmussen, Randers, til Aarhus.
 A. Schmidt, Struer, til Esbjerg.
 H. C. E. Wetterstein, Brande, til Esbjerg.
 S. Dueholm, Brande, til Esbjerg.
 S. A. B. Jensen, Aalborg, til Frederikshavn.
 E. P. Schjødt, Brande, til Skanderborg.
 G. C. Knudsen, Brande, til Skanderborg.
 S. V. Jakobsen, Langaa, til Randers.

F. F. Jensen, Viborg, til Randers.
 L. K. V. M. Pedersen, Kolding, til Randers.
 E. Hegelund, Tønder, til Aalborg.
 K. O. Jacobsen, Brande, til Aalborg.
 C. C. Dalby, Viborg, til Aalborg.
 F. Kirk, Herning, til Struer.
 V. P. V. Rasmussen, Herning, til Struer.
 A. P. Bang, Tinglev, til Struer.
 T. E. Jensen, Skive, til Struer.
 E. Nielsen, Holstebro, til Struer.
 E. M. Christensen, Padborg, til Fredericia.
 P. F. Møller, Haderslev, til Fredericia.
 A. H. Pedersen, Kolding, til Fredericia.
 H. Ørnstrøm, Tinglev, til Padborg (med ophør af funktion som depotforstander).
 B. Qvist, Hjørring, til Frederikshavn.
 H. C. C. J. Hansen, Fredericia, til Aalborg.
 O. A. Sørensen, Hjørring, til Aalborg (med ophør af funktion som depotforstander).
 S. J. Jakobsen, Padborg, til Fredericia.
 J. R. Sørensen, Lunderskov, til Langaa.
 H. K. Pedersen, Brande, til Kolding.
 N. A. Thomsen, Padborg, til Odense.
 A. K. J. Hansen, Slagelse, til Odense.
 K. O. C. Nielsen, Lunderskov, til Odense.
 E. O. Nielsen, Brande, til Slagelse.

Lokomotivfyrbøderne:

S. A. H. Petersen, Roskilde, til Kh. Gb.
 R. L. Andersen, Gedser, til Kh. Gb.
 W. E. Andresen, Aarhus, til Kh. Gb.
 A. E. Jensen, Frederikshavn, til Aalborg.
 L. P. Larsen, Kalundborg, til Aalborg.
 H. M. P. Nielsen, Padborg, til Aarhus.
 H. H. Nielsen, Padborg, til Frederikshavn.
 O. Mikkelsen, Gedser, til Struer.
 P. R. Knudsen, Slagelse, til Nyborg.

Tildeling af hvervet som depotforstander pr. 1-5-49:

Lokomotivfører R. L. Pedersen, Lunderskov, i Lunderskov.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-49:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

O. E. Madsen, Kalundborg, i Kalundborg.
 S. E. V. Mikkelsen, Kalundborg, i Kalundborg.
 A. J. Ridtland, Aalborg, i Slagelse.
 P. E. Jensen, Korsør, i Korsør.
 H. Boegh, Kh. Gb., i Roskilde.
 E. A. Damgaard-Sørensen, Kh. Gb., i Næstved.
 V. E. F. Horn, Gedser, i Gedser.
 T. C. Rehder, Kh. Gb., i Gedser.
 L. O. Hansen, Kh. Gb., i Gedser.
 J. E. Profft, Kh. Gb., i Kh. Gb.
 M. Jusjong, Struer, i Næstved.
 L. C. Hansen, Padborg, i Padborg.
 K. K. Brandt, Aalborg, i Padborg.
 M. D. Madsen, Aalborg, i Padborg.
 J. K. G. Nielsen, Herning, i Herning.

Forfremmelser pr. 1-6-49:

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

P. Jensen, Aarhus, i Brande.
 M. B. C. Johansen, Fredericia, i Padborg.
 E. Bülow, Fredericia, i Tinglev.
 H. P. T. Nielsen, Fredericia, i Tønder.
 E. W. Melgaard, Randers, i Varde.

Lokomotivfører til elektrofører:
K. E. Hansen, Randers, i Enghave.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-6-49:

Lokomotivførere:
P. F. Mikkelsen, Tinglev, til Skive.
P. E. Hinsby, Brande, til Kh. Gb.
H. T. Poulsen, Tønder, til Esbjerg.
J. V. R. Jørgensen, Brande, til Esbjerg.
S. E. S. Sørensen, Varde, til Esbjerg.
P. E. Paulsen, Skive, til Brande.

Lokomotivfyrbødere:

H. Boegh, Roskilde, til Kh. Gb.
E. A. Damgaard-Sørensen, Næstved, til Kh. Gb.
T. C. Rehder, Gedser, til Kh. Gb.
K. K. Brandt, Padborg, til Aalborg.
J. E. Jørgensen, Kalundborg, til Aarhus.
E. F. V. H. Warming, Padborg, til Fredericia.
P. T. Poulsen, Tønder, til Esbjerg.
C. Hansen, Næstved, til Tønder.
A. C. N. Salling, Roskilde, til Tønder.
L. C. Hansen, Padborg, til Tønder.
E. M. Pedersen, Korsør, til Struer.
K. W. Pedersen, Tønder, til Kalundborg.
V. E. F. Horn, Gedser, til Tønder.
M. Jusjong, Næstved, til Struer.

Tildeling af hvervet som depotforstander pr. 1-6-49:
Lokomotivfører S. A. M. H. Schow, Vejle, i Vejle.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-6-49:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:
K. Halse, Korsør, i Korsør.
J. C. R. Petersen, Kh. Gb., i Roskilde.
H. V. Karsholt, Slagelse, i Næstved.
H. C. W. Sørensen, Aarhus, i Roskilde.
B. Rasmussen, Kh. Gb., i Roskilde.
E. Laursen, Randers, i Næstved.
W. Gundestrup, Esbjerg, i Tønder.
S. E. Schou, Struer, i Padborg.
S. Rasmussen, Struer, i Næstved.
E. H. Pedersen, Nyborg, i Næstved.
H. C. Jessen, Padborg, i Padborg.
H. T. S. Christensen, Fredericia, i Gedser.
C. C. I. Nielsen, Kh. Gb., i Gedser.

Afsked:

Lokomotivførerne:
J. P. Viholt, København L, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-49.
V. T. A. Johansen, Aarhus, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-49.

L. M. Sørensen, Herning, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-49.
A. M. R. Bech, Aarhus, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-49.
P. S. Stoltzner, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-7-49.
J. K. Nielsen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-7-49.
N. M. Hansen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-7-49.
O. Jensen, Aalborg, efter ans. pr. gr. af alder med pension fra 31-7-49.
O. P. Flensborg, Aalborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-7-49.

Dødsfald:

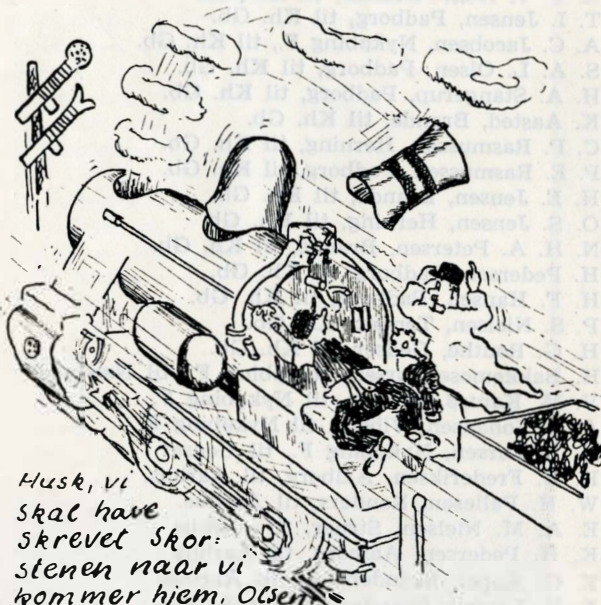
Lokomotivfører A. R. Sprogøe, Struer, den 2-5-49.
Lokomotivfører (depotforstander) K. Pedersen, Holstebro, den 9-5-49.

Navneændring:

Lokomotivfyrbøder K. E. Jensen, Roskilde, hedder K. E. Lund-Jensen fra den 9-4-49.

Dødsfald blandt pensionister:

pens. lokomotivfører A. E. Johansen, København, den 9-4-49.
pens. lokomotivfører L. O. C. Abkjær, København, den 1-6-49.



Husk, vi skal have skrevet skorstenen naar vi kommer hjem, Olsen

REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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