

NO 8

20. juli 1949

49. årgang

### LIDT OM ØKONOMI

Det er samfundsskadeligt at drive tjenestemænd ud i et økonomisk uføre.

Det er almindelig bekendt, at Danske Statsbaner har haft en fremtrædende stilling på årets tillægsbevillingslov, hvor det meget omtalte underskud fra foregående år måtte søge dækning. Enhver fornuftig borger har imidlertid taget dette tab med sindsro ud fra den sunde betragtning, at ingen kan ansvarliggøres for regnskabernes uligevægtige stilling, som bl. a. har sit udgangspunkt i de efterfølgende dønninger fra krigens år, hvor materiellets vedligeholdelse som så meget andet måtte tilsidesættes.

Danske Statsbaner er nu engang en forretning, ganske vist med den særstilling, at uanset underskudets størrelse holdes den oven vande og undgår konkurserklæringens tunge lod. Men til trods herfor må den naturligvis følge et almindeligt forretningsprincip at forhøje priserne, så indtægtskilden kan følge udgiftssiden, såfremt man ikke ønsker at søge dækning i statens kasse. Men af hensyn til landets borgere har man valgt den sidste udvej.

Det er forståeligt, at chefen for en underskudsforretning nages af underskudets tilstedeværelse og måske også føler sig brødbetyngt ved overfor offentligheden at skulle tilkendegive forretningens uheldige årsbudget. Og det er tilgiveligt, at han ved enhver lejlighed giver udtryk for sin vilje til at søge at reducere underskudet i de følgende år. Men skal han opnå et resultat på dette område og ikke vil følge en prisforhøjelse, må han inden for forretningen finde, hvor eventuelle besparelser kan gennem-

føres, eller om en anden udnyttelse af virksomheden kan medføre bedre indtægtsmuligheder. Måske må der også findes besparelser i personalets rækker — et forøvrigt almindelig anvendt objekt.

Det er imidlertid ingen skam at være fattig, blot man er ærlig og bestræber sig for at bedre sin økonomi og ikke forfalder til fortvivlelse eller håbløshed og dermed synker dybere i stedet for at hæve sig indenfor samfundet.

Disse ord må vi ofte rette til vore unge medlemmer, der efter en 2-årig aspiranttid må tage en forflyttelse til et maskindepot så fjernt fra udgangsdepotet, hvor familien er bosiddende, at et besøg hos denne på en fridag er tvivlsomt, med mindre der kan byttes tjeneste dagen før og efter fridagen. Er det nye tjenestested undtagelsesvis så nær den by, hvor man har sit hjem, at et fridagsbesøg kan opnås, er denne stationering som regel en mellemlanding og derfor uden godtgørelse for dobbelt husførelse.

Vi har sympati (også noget at have den i) med den eller de mænd, der ved flittigt arbejde og energisk indsats søger at holde statens regnskab ovenvande, men kan til gengæld ikke forstå, at den samme sympati ikke er gensidig, når det gælder unge tjenestemænd, der går ind i etaten og skal danne basis for en ny generation, hvis fornemste opgave bliver at føre virksomhedens navn og rygte videre, og hvis indsats får betydning også på det økonomisk område, men som på den første dag som statens tjener berøves arbejdsglæden og drives ud i et økonomisk uføre, hvis følger bliver en byrde gennem mange år.



Vi berørte spørgsmålet i forbindelse med vort referat fra kongressen i Dansk Lokomotiv Tidendes juni-nummer og gjorde opmærksom på det fortvivlede forhold, at man i dag må være bosiddende i den ene by og tjenstgørende i den anden til trods for, at der ved samtlige maskindepoter landet over er mangel på lokomotivfyrbødere. Boligsituationen er jo trods alt endnu ikke således, at der står en ledig lejlighed og venter på den ankomne tjenestemand, thi endnu findes der meterlange ekspektancelister af borgere, som stadig venter på bolig.

Det må være administrationen bekendt, at der hersker et fortvivlet forhold indenfor begrebet forflyttelse af lokomotivfyrbødere, men såfremt det ikke skulle være kommet de øverste embedsmænd for øre, skal vi her fremhæve et par eksempler.

*En lokomotivfyrbøderaspirant, som har fået sin uddannelse ved Langaa maskindepot, bliver pr. 1. november 1948 ansat som lokomotivfyrbøder med station i Kalundborg. Da den pågældende har hustru og 3 børn, søger han straks tilbage til sit udgangsdepot, ikke mindst fordi der ingen håb er om at få en lejlighed i Kb. Pr. 1. januar 1949 opnår han at få mellemlanding i Brande og er således nået over i det distrikt, hvor han ønsker at være. Man skulle nu tro, at når det var indenfor det samme distrikt, ville han hurtigt komme hjem, thi ved det depot, han søger, findes der i den faste strækningstur 3 remisearbejdere og 1 ekstrahåndværker, som benyttes til reservelokomotivfyrbødere. Men ak nej, man lader hånt om, at denne mands økonomi efterhånden er af en sådan beskaffenhed, at hvis han fortsat skal gøre sig håb om at forsørge sin familie, må han søge anden beskæftigelse. Hellere udstationerer man en lokomotivfyrbøder fra et andet depot til Langaa på søndage for at forrette tjeneste i tog, hvor man ikke kan anvende remisearbejdere.*

Vi har tidligere i andre og lignende eksempler rettet henvendelse til 2. Distrikt og har også fået tilsagn om støtte i de tilfælde, hvor en lokomotivfyrbøder søger hjem, ligesom man har givet udtryk for, at distriktet er enig med foreningen i, at der ikke bør antages ekstramandskab til lokomotivtjenesten ved depoter, hvortil der er ansøgere blandt lokomotivfyrbødere. Men hvis det er meningen, man vil be-

nytte den fremgangsmåde som i en sag, hvorpå vi lige har modtaget svar, vil det sige, at foreningen opnår at give anledning til, at en art molbohistorie ser dagens lys.

*En lokomotivfyrbøderaspirant, der har fået sin uddannelse ved Nyborg maskindepot, bliver pr. 1. april 1948 ansat som lokomotivfyrbøder i Slagelse. Den pågældende ansøger straks efter ansættelsen om tilbageflyttelse til Nyborg, hvor han hele tiden har haft sin bopæl. Først pr. 1. maj 1949 bliver hans ønske imødekommet, og kun fordi foreningen retter henvendelse herom til generaldirektoratet. På samme tid afskediges en ekstrahåndværker i Nyborg og antages i Odense, idet man fra distriktets side gør opmærksom på, at denne håndværker måtte flytte for at gøre plads for lokomotivfyrbøderen. Men til Odense var der ansøgere blandt lokomotivfyrbøderne, og det samme var bl. a. også tilfældet til maskindepotet i Aabenraa, men man ønskede ikke fra distriktets side at imødekomme disse ansøgere, for den første bys vedkommende, fordi man der havde overflyttet en del lokomotivfyrbødere og lokomotivfyrbøderaspiranter fra Syd-fynske Baner, og for den sidste bys vedkommende fordi ansøgeren samtidig søgte Fredericia, hvor hans familie er boende. Det skal hertil bemærkes, at vi er fuldt ud enig med distriktet i det sidste tilfælde, såfremt man havde imødekommet ansøgerens ønske om at komme til Fredericia og dermed hjem til familien; ved dette depot er der også mangel på lokomotivfyrbødere, men finder man ikke anledning hertil i distriktet, må man finde sig i, at en mand søger en by, der er nærmere familiens arne, og der ønsker at forrette tjeneste, til distriktet kan indse, at hans tjenestested bør være Fredericia.*

Det kan ikke være således, at man flytter om på løst antaget personale og lader dette, som Tordenskjolds soldater, komme igen blot på et nyt sted, men stadig til gene og økonomisk belastning for tjenestemanden. En undskyldning om, at man er enig med foreningen i visse synspunkter vedrørende antagelse af kørende ekstrahåndværkere, og at der ikke i længere tid er antaget nye ekstrahåndværkere til kørsel, men at enkelte er genantaget efter endt militærtjeneste, navnlig når pågældende er aspirantemne, har ingen gyldighed og er fuldstæn-



dig uden berettigelse, når generaldirektoratet under en forhandling d. 16. september 1948 vedr. »Dispensation for aldersgrænse ved antagelse som aspirant« var enig med foreningen i, at der ikke efter 1. januar 1949 antages ekstrahåndværkere under 24 år, men at disse i stedet blev antaget som lokomotivfyrbøderaspirant. Netop ved denne forhandling stillede lokomotivmændene sig, i lighed med tidligere tilfælde, hvor distrikternes personalepolitik var mislykkedes, imødekommende, men havde naturligvis også deres betingelser til fordel for etat og personale, som det må forventes, de herrer i distrikterne overholder.

Det er rimeligt og tvingende nødvendigt at man snarest får øjnene op for, at man ikke kan behandle de unge lokomotivmænd på denne måde.

Det er ganske meningsløst, at når en lokomotivfyrbøder fra 1. Distrikt forflyttes til sit udgangsdepot i 2. Distrikt, skal en anden mand fra 2. Distrikt med djævelens vold og magt forvises til 1. Distrikt, til trods for, som tidligere nævnt, at samtlige maskindepoter landet over mangler lokomotivfyrbødere. Men de vacante pladser er besat med kørende ekstrahåndværkere og remisearbejdere, hvis udnyttelse i lokomotivtjenesten forøvrigt er begrænset, en begrænsning, som man også fra lokomotivmændenes side har set igennem fingre med for at støtte administrationen i en nødsituation.

Det er en kendsgerning, som vi anerkender, at aspirantlønningerne er blevet forbedret, men de er ikke dermed kommet på en sådan højde, at man kan bebyrde dem med urimelige udgifter umiddelbart efter ansættelse som lokomotivfyrbøder. Og det er et samfundsskadeligt princip at drive tjenestemænd ud i et økonomisk uføre fra den første dag, de træder i statens tjeneste. Ikke alene er statsbanernes økonomi belastet med store udgifter til ekstrahjælp, men man overfører også byrderne på dem, der har valgt statens tjeneste for livstid.

Det er som nævnt rimeligt men også nødvendigt, at disse forhold nu ændres, og befinder man sig selv i et dårligt økonomisk leje, må det ikke være vanskeligt at forstå en lidelsesfælle.



## HOVEDBESTYRELSESMØDE

den 2. og 3. juni 1949.

Formanden åbnede mødet og bød de 4 nye hovedbestyrelsesmedlemmer velkommen. Udtalte endvidere, at det arbejde, de gik ind til, ikke måtte præges af kategoriinteresser. Hovedbestyrelsen skal arbejde i alle medlemmers interesse, og han håbede, at vi kunne drøfte tingene ud fra et sagligt synspunkt.

### Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen for hovedbestyrelsesmødet i maj d. å. oplæstes og godkendtes.

### Punkt 2. Hovedbestyrelsens konstituering.

Til næstformand valgtes S. Suneson.  
Til sekretær Aage Hansen (kst.).  
Til ekspeditør ved DLT valgtes K. Svendsen.

### Punkt 3. Valg af medlemmer til de faste udvalg.

De forskellige udvalg besættes således:  
*Forretningsudvalg, Lønudvalg og Tjenestetidsudvalg:* E. Greve Petersen, Aage Hansen, K. Svendsen, S. Suneson og K. Egenhardt.

*Kritisk Revisionsudvalg:* V. Bundgaard, K. B. Knudsen.

*Velfærdsudvalget:* E. Greve Petersen, V. Bundgaard, S. Suneson, K. T. H. Jacobsen og K. V. Jensen.

S. Suneson og V. Bundgaard danner udvalgets underudvalg.

*Ferie- og Rekreativshjemmet:* E. Greve Petersen, K. Svendsen og K. T. Pedersen.

*Landsoplysningsudvalget:* S. Suneson og K. J. Jensen (valgt af kongressen: C. M. Knudsen og G. A. Rasmussen).

*Hjælpfondets repræsentantskab:* K. Svendsen og K. T. H. Jacobsen (valgt af generalforsamlingen: F. C. Jespersen, J. V. B. Christensen og A. Henriksen).

### Punkt 4. Valg af repræsentanter til andre organisationer m. m.

*De københavnske marketenderiers driftsudvalg:* K. Svendsen og K. Egenhardt.

*De københavnske marketenderiers kontrolkomité:* K. Svendsen.

*Statsfunktionærernes Låneforening:* K. Svendsen.

*Centralorganisation I:* E. Greve Petersen, Aage Hansen, K. Svendsen, S. Suneson, K. B. Knudsen og K. Egenhardt.



*Fællesudvalget med Dansk Lokomotivmands Forbund:* E. Greve Petersen, Aage Hansen, V. Bundgaard og K. V. Jensen.

*Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg:* E. Greve Petersen og Aage Hansen.

*Uheldsforsikringsforeningen.* E. Greve Petersen, V. Bundgaard og S. Suneson.

*Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (Brandforsikring):* E. Greve Petersen, K. Svendsen, V. Bundgaard og K. Egenhardt.

*Statsbanernes priv. gens. Hjælpekasse: »Vejlekassen«:* E. Greve Petersen og K. T. H. Jacobsen.

Til at underskrive de fuldmagter, som udkræves for i banker og sparekasser at kunne hæve af foreningens båndlagte midler valgtes: E. Greve Petersen, S. Suneson og K. Egenhardt.

#### *Punkt 5. Meddelelser fra formanden.*

Formanden refererede forskellige sager, der har været behandlet efter kongressen.

En lokomotivfører har beklaget sig over sin placering i »personalia«. Vedkommende, om hvem sagen drejer sig, blev i sin tid forfremmet til elektrofører fra lokomotivfyrbøderstillingen, men på grund af særlige omstændigheder søgte han tilbage til lokomotivfyrbøder, hvilket blev imødekommet. Kort tid efter blev vedkommende forfremmet til lokomotivfører, og i henhold til de dagældende bestemmelser skulle pågældende bevare sin bundanciennitet. Af en eller anden årsag blev han ved sidstnævnte forfremmelse placeret forkert i »personalia«, hvilket bevirkede en urigtig plads på turvalglisten. Efter en henvendelse i generaldirektoratet, er spørgsmålet bragt i orden.

En lokomotivfyrbøder blev ved sin forfremmelse til lokomotivfører stationeret i Skive. Kort tid efter modtog vi en beklagelse fra en anden lokomotivfører, der påstod at have en ansøgning til nævnte by liggende i generaldirektoratet, hvorfor han burde stationeres i Skive forud for en nyudnævnt lokomotivfører. Ved henvendelse i generaldirektoratet fik vi den oplysning, at der ikke fandtes ansøgere til den her omtalte by på det tidspunkt, da den ledige plads blev besat. Sagen viderebehandles.

Desuden er behandlet forskellige sager af mere personlig art, og i en enkelt auditørsag er udpeget bisidderassistance.

Formandens beretning godkendtes.

#### *Punkt 6. Hovedkassererens beretning.*

Hovedkassereren gav en oversigt over regnskabet for tiden 1. januar—31. marts. Regnskabet viste en saldo på 643.977,01 kr., hvilket er en formuetil-

bagegang fra sidste kvartal på 8.582,96 kr. Regnskabet toges til efterretning.

#### *Punkt 7. Behandling af foreliggende sager.*

Formanden omtalte en sag fra feriehjemmet. På en nærliggende grund er fornylig indrettet en bæverfarm, hvilket bevirker, at vandet til den på feriehjemmet beliggende dam bliver forurenat. Endvidere er der fra bæverfarmens ejers sagfører modtaget en skrivelse, hvori er nedlagt, at vejen, der går igennem feriehjemmet, forlanges udvidet til 7.53 m. Sagen er overdraget foreningens juridiske konsulent.

Dansk Jernbane Forbund forespørger, om stationspersonalet i Nf. må benytte lokomotivfyrbødernes baderum i remisen. Under hensyn til konsekvenserne kan dette ikke tiltrædes.

Tysk Jernbaneforbund indbyder til kongres i Stuttgart i dagene 23. og 24. juni d. å. Formanden valgtes.

Værksteds- og Remisearb. Fællesorganisation indbyder til delegeretmøde i Rømersgade 22 i dagene 18. og 19. august d. å. Formanden valgtes.

Fra Foreningen af Pensionister ved DSB er modtaget en indbydelse til generalforsamling i Aarhus den 15. juni d. å. Hertil valgtes V. Bundgaard.

Fra Svenska Järnvägsmannaförbundet er modtaget en indbydelse til studiekursus på Särö i dagene den 6.—21. september d. å. K. V. Jensen blev valgt.

»Foreningen til Social Oplysning« afholder sommermøde på Hindsgavl i dagene 20.—25. august d. å. Hertil valgtes K. T. H. Jacobsen og K. B. Knudsen.

Gedser lokomotivførerafd. anmoder om tilskud til radio. 50 kr. blev bevilget.

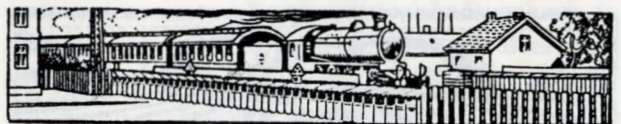
Foreningen til trængende Skolebørns Beklædning og Hjælpekorpsset, Kalvebod Bastion anmoder om økonomisk støtte. 25 kr. blev bevilget til hver.

Følgende har skænket deres andel i feriehjemmet: lokomotivfører C. C. Loving, Gb., og pens. lokomotivfører A. P. Andersen, København. Lokomotivfører P. S. Petersen, Randers, har skænket feriehjemmet 100 kr.

Det i anledning af jubilæet udarbejdede festskrift er tilsendt generaldirektoratets bibliotek, forskellige dagblade, institutioner o. lign. Herudover har forskellige private samlere anmodet om et eksemplar, og formanden foreslog, at dette blev imødekommet. Hovedbestyrelsen tiltrådte formandens forslag.

#### *Punkt 8. Eventuelt.*

Forskellige mindre spørgsmål blev besvaret.





## GULD TIL FERIEHJEMMET

En af vore venner har sendt os følgende budstikke dateret »Feriehjemmet« i juli.

Når en gang vi får det helt store danske Jernbanemusæum — det, der vil koste halvanden million — er det ganske givet, at Dansk Lokomotivmands Forenings ferie- og rekreationshjem her på Refsnæs vil få en særlig hædersplads.

Jernbaneskolens ungdom — og alle andre, som besøger musæet — skal her høste viden om de goder, som de aldrende kolleger har skabt til gavn og glæde for de kommende generationer inden for etaten, og blandt disse goder er DLF's vidunderlige borg heroppe på skrænten. Alt, hvad der overhovedet kan siges og skrives i fagre ord om naturskønhed opleves i praksis her i feriehjemmet ved Kalundborg fjord og Kattegat. Hatten af for de mænd, der besjælet af fremsyn påtog sig den opgave — og et djærvt håndslag til de kammerater, der nu viderefører arbejdet.

Statsbaneungdommen bør påskønne dette uanset hvilke tjenstlige kategorier de tilhører. Det kan ikke forklejne nogen at fremhæve DLF-hjemmet som det bedste, ja, som mønster for, hvordan et feriehus bør være. Det kan egentlig kun beklages, at ikke alle vore brave lokomotivmænd har mulighed for at nyde *hele* sommerferien her, men de fleste har jo travlt med i sommerens højsæson at transportere DSB-kunderne til feriestederne landet over. Der skal jo penge i kassen! Men enhver lokomotivmand bør alligevel disponere efter blot een gang at holde ferie med hustru og børn her. Det bliver en minderig oplevelse.

Hygge og idyl forenet med et pragtfuldt kammeratskab kendetegner feriehjemmet og dets gæster. Den populære økonoma, frk. J. Petersen sørger med en næsten rørende omhu for gæsterne. De gastronomiske herligheder, som økonomaen og hendes stab af lige så venlige medhjælpere fremtryller og serverer, kan ikke beskrives, men må opleves. Salig »Madam Mangor« — hende med den berømte kogebog — er forlængst sat i skyggen her på feriehjemmet!! Og det siger da en del.

I disse dage har vi haft en svensk kammerat heroppe. Det er lokomotivfører Sven Fahlmann fra Kristineham, og jeg giver ordet til ham:

— Her er hygsomt, og på mit sprog betyder

det den største anerkendelse. Vi svenske lokfolk har også et feriehus, men jeres er bedre, endog meget bedre. Her er så skønt. Udsigten til pragtfulde skove og plantager, glæden over vandet, som nogle gange dagligt gennempløjes af de store motorskibe »Jylland« og »Kalundborg« — ja, alt er så fortjusende. I danske kolleger kan med rette være stolte af jert feriehus ... Påskøn feriehjemmet!

Således sagde vor svenske kammerat. Fahlmann blev iøvrigt alle damernes ven! Thi han forstod også at skildre de *svenske* naturskønheder, og det skete på en så effektiv måde, at manges dansk lokomotivmandsbrud næste år vil plage ægtefællen for en rejse til Värmland! Nævnes skal også Fahlmanns righoldige skildringer af opholdet blandt Lapperne og beretningerne om renerne i den evige sne.

I Dag kom vor allesammens Karl Pedersen med 51 guldfisk! Der er vel intet at sige til, at vi »skævede« lidt. Skulle det mon være dagens varme frokostret? Men økonomaen beroligede os. Karl Pedersen hældte alle guldfiskene ud i dammen bag springvandet. Senere kom han med nogle glasøl og lidt rødspætteyngel, der gik samme vej. Da fiskeriretten juridisk tilhører formanden E. Greve Petersen og hovedkasserer Svendsen, er der altså mulighed for, at feriehuset også hvad fisk angår kan blive selvforsynende —.

Det havde den ellers altid fremadskuende Sophus Jensen i hvert fald *ikke* regnet med!

Vi er alle glade for opholdet her, og det er bogstavelig talt med sorg, gæsterne rejser herfra. I går rejste »et helt hold«. Ferien var slut — og pligterne kaldte —, og da rutebilen startede efter et klemt fra skibsklokken, blev der vinket farvel, men flere af de bortdragende knuste også en tåre i afskedsstunden. En lille lyslokket pige — Grethe fra Struer — betroede mig, at hun nu ville fortælle alle sine legekammerater derhjemme om den dejlige ferie, hun havde haft her. Grethe er ubetinget udtryk for alle lokomotivmandsbørnene, der er her eller kommer her, da hun tilføjede: Alle er så rare — og vi får meget mere, end vi kan spise!

Det var en lille piges betragtninger, og de er såre rigtige.

På en tur i omegnen af feriehuset kom jeg i samtale med en landmand, der var i færd med at tage kending af sine foderroer.

Han sagde disse ord: Lokomotivmændenes



ferie hjem er guld værd, ikke alene økonomisk, men også for medlemmernes og familiernes sundhed.

Det er for mig og min kone en stor glæde år efter år at se de mange lokomotivfolk her på egnen. Alle ønsker, de må få en god ferie — inden de igen skal tilbage til lokomotiver, lyn-tog og motortog.

Netop som Lokomotivmands Foreningen for mange år siden i hast slog til og købte huset, havde man i sjællandske landbokredse planer fremme om erhvervelse af bygningen til landbrugsskole. Men lokomotivmændene kom først. Det var en klog fagforeningspolitik!!

Landmanden har ret — ferie hjemmet er et uvurderligt aktiv for DLF. —s—

### Om en rationel trafikordning.

Social-Demokraten for søndag den 10. juli bringer en interessant redegørelse af trafikminister Carl Petersen i anledning af de stærke angreb særlig partiet venstres blade har rettet mod trafikministeren, angreb, hvori man beskylder ministeren for at ville ødelægge det frie vognmandserhverv, rutebilerne og småskibsfarten. Danske Statsbaner driver smudskonkurrence ved at tilbyde fragttakster, der giver underskud, hævder bladene.

Trafikministeren siger bl. a. i redegørelsen følgende:

»Konkurrencen med den private skibsfart foregår efter nøjagtig samme linier som i 1939. Statsbanernes agentur har nu som tidligere lov til at forhandle med kunderne om fragtpriiserne, men der er ikke tale om dumping-tilbud. Skibsfarten regner imidlertid med fragter, der er  $4\frac{1}{2}$  gange så høje som i 1939, medens statsbanernes takster ikke er steget nær så meget. Man kan spørge, om disse banetakster kan betale sig, men så vil jeg spørge: vil man da anbefale takstforhøjelser over hele linien?«

Herpå svarer ministeren selv ved at nævne, at takstforhøjelser vil forhøje omkostningsniveauet, og på spørgsmålet, om det er de lave godstakster, der er årsag til statsbanernes stigende underskud, siger ministeren:

»Årsagen til underskudet er først og fremmest de stærkt stigende kul- og oliepriser. Stigningen i lønningerne og nedgangen i godsmængden. Hvis vi forøger taksterne, vil statsbanerne stå endnu dårligere i konkurrencen med landevejstrafikken, og det vil formentlig senere medføre stigning i lastbilernes og skibsfartens takster. En tilsvarende forhøjelse af varepriserne, stigning i pristallet og dermed stigning i omkostningsniveauet. Med hensyn til taksterne for personbefordring kan man ikke skelne imellem lystrejser og nødvendige rejser, og forhøjede priser vil for en masse mennesker betyde tilsvarende nedgang i real-lønnen.

Spørgsmålet er, hvorledes man vurderer fremtiden. Jeg mener, at vi har nået toppen for priserne på kul og olie, og at de formentlig snart vil blive nedadgå-

ende. Derfor mener jeg, at det ikke er klogt at føre en takstpolitik, der forhøjer det nuværende prisniveau. Jeg tror, det store underskud kan bringes ned uden takstforhøjelser, bl. a. ved i størst mulig udstrækning at rationalisere driften. Det lykkeligste ville være, om vi kunne få gennemført en trafikordning, der gav mulighed for, at de forskellige trafikorganer hjalp hinanden i stedet for at bekæmpe hinanden.«

Efter nærmere at have gjort rede for den fra 15. maj d. å. indførte ordning med, at statsbanerne i egne biler besørger godstransporter til og fra de mindre stationer, kommer ministeren ind på indførelsen af en trafikordning her i landet, og udtaler hertil:

»Jeg har stadig det håb, at det vil lykkes at samle alle gode kræfter om et forslag, der kan råde bod på det kaos, der råder inden for trafikens område. Her kan man ikke sige, at Danmark har været foregangsland, såvidt jeg ved, er vi det eneste land i den civiliserede verden, som ikke har en trafikordning.

Vi bør finde frem til en ordning, der giver plads for de vognmænd, der er brug for indenfor et vist større område, det vil give mindre tomgang, billigere priser, tålelige arbejdsvilkår for alle og dermed større trafikikkerhed, og med hensyn til konkurrencen vil et sagkyndigt stedligt fragtnavn fastsætte priserne, og der vil blive rig lejlighed til at konkurrere med service og hurtighed.«

I spørgsmålet om statsbanernes og privatbanernes overtagelse af bilruter hævdes det, at trafikministeren går for langt i sine beføjelser til at give banerne koncession. Hertil bemærker ministeren:

»Jeg har nok set og hørt, at der er sagt noget i den retning. Hvor meget og hvor lidt juridisk der ligger i det, kan jeg ikke afgøre, men jeg ved, at loven om koncession til rutebilerne siger, at ministeriet afgør sagen, hvor kommunerne ikke er enig om en indstilling. Samtidig giver loven ministeren ansvaret for den trufne ordning, og den må derfor blive samfundsbetonet.

Jeg lægger ikke skjul på, at jeg i mine afgørelser prøver at se bort fra, hvad der kan gavne en enkelt rutebiler.

Jeg betragter det som min opgave at skabe forudsætninger for de bedst mulige trafikale forbindelser til de billigst mulige priser.

Forøvrigt er det ikke rigtigt, når man hævder, at rutebildrift er et frit erhverv, det er i Danmark et monopolerhverv, der udøves på grundlag af koncessioner, som de offentlige myndigheder giver, og som sikrer indehaveren imod al konkurrence. Man har også indtrykket af, at adskillige rutebilerere efter en passende tid er blevet endog meget velhavende, men det skal samtidig siges, at de allerfleste har passet deres ruter ganske fortrinligt. Når det imidlertid gælder om at koordinere trafikken, syntes jeg, det er rimeligt, at banerne overtager bilruter, som er sideløbende med jernbanelinierne. Disse bilruter befordrer jo netop de rejsende, jernbanelinierne er anlagt for.«

Til slut nævner ministeren, at rutebildriften giver overskud, og regnskaberne herfor vil for fremtiden blive taget ud af det samlede DSB regnskab, så offentligheden her som på alle andre områder indenfor statsbanerne kan få fuld besked om, hvad der foregår.



## SOMMER — SOL OG SENGETØJ

Flere af vore overnatnings- og hvileværelser trænger til modernisering.

Selvom vejrguderne kan være lunefulde, og temperaturen i de fire årstider engang imellem finder anledning til at bytte om på det, der regnes for normale forhold, er den danske sommer som regel i stand til at bringe en del uger med ferie- og badevejr, så den med længsel ventede sommerferie kan tilbringes under en klar blå himmel med solskin til gavn for det vinterblege legeme, der atter kan indsamle et forråd af sundhed til imødegåelse af næste mørketidsperiode.

Det er trods alt en herlig tid og, skønt så kort, betyder en god sommer umådelig meget for menneske og samfund; men det er nødvendigt, at alle forhold tilpasses efter naturens luner, således at det enkelte individ, uanset hvor det befinder sig, kan modstå solens stråler og føle sig veltilpas, det være sig i arbejdstimerne såvel som i hvile- og fritimerne.

I Danmark er det endnu ikke lykkedes at gennemføre en 3 ugers sommerferie for alle, og for mange må begrebet sommerferie i adskillige tilfælde af hensyn til den karakter, hans arbejde har, forstås som en kortere frihed i de egentlige sommermåneder, mens resten af den tildelte ferie må tages i vintermånederne. Men uanset dette bliver den tid, der tildeles, om den er lang eller kort, udnyttet i hvert enkelt minut, og dagens fritimer uden for sommerferien tages til hjælp, og man søger skov og strand uanset om vejen er lang eller kort. I arbejdstiden sikrer man sig i så let en påklædning som muligt og søger skyggen i det omfang, arbejdet kan forenes dermed.

Denne nødvendige tilpasning er blevet forstået af mange, selv inden for staten har man for enkelte indset, at en mere hensigtsmæssig påklædning er at foretrække fremfor at se en opkogt og sveddryppende tjenestemand, ja, i det hele taget er de gamle fordomme og forargelser over en friere påklædning (med al respekt for sømmeligheden og dyden) forsvundet, og en friere og sundere form har dannet bedre generationer.

Det er vel egentlig ligegyldigt, hvad arbejdet består i, om det er på kontor, værksted eller i fri luft, enhver føler trykket, når solens stråler brænder direkte eller indirekte på en arbejdsvarm krop, men der er dog enkelte kate-

gorier, overfor hvem solen er ubarmhjertig, f. eks. de, der i den frie natur, såsom banearbejderen og landmanden, som uden mulighed for at finde skygge for blot en del af legemet, må tage sin 8 timers arbejdsdag.

Men det hele bliver naturligvis en vane, også her er tilpasningsevnen i stand til at få de enkelte dele ind i et samlet hele. Det samme gælder for dem, der foruden at måtte døje solen og arbejdets varme, desuden må stå på en varm fyrplads, men også her må naturligvis påklædningen følge klimaets temperatursvingninger.

Værre bliver det derimod for de samme mennesker, når de skal benytte dagens timer for at opnå den fornødne søvn. Selvom nætterne kan være lune, er de trods alt noget køligere end dagene og giver mulighed for en mere passende hvile, hvorimod det straks bliver betydelig vanskeligere, når som sagt hvilen skal opnås om dagen, hvor solen står højt på himmelen. Disse vanskeligheder vokser yderligere, når der er tale om søvn i en del af de overnatnings- og hvileværelser, der tildeles lokomotivpersonalet. Ikke alene eksisterer der endnu dobbeltværelser, hvor den ene er afhængig af, om den anden har et lige så godt sovehjerte, hvilket ganske naturligt sjældent er tilfældet, da aldersforskellen ret ofte ligger på omkring 35 år, men også mange værelser har en så u hensigtsmæssig beliggenhed, at selv under køligere forhold er det forbundet med besvær at opnå søvn blot i en brøkdel af den tid, der er beregnet hertil.

For nogle maskindepoter findes disse værelser i tagetagen, hvor de skrå vægge og solens direkte opvarmning af taget gør et ophold uudholdeligt. De fleste værelser ligger fra Arilds tid i remisebygninger nær stationspladsen, hvor støj fra ankommende og afgående tog, suppleret af rangerarbejdets ensformige spektakel og arbejdsstøjen i remisen, forhindrer åbentstående vinduer og således tvinger den pågældende tjenestemand til, for blot at opnå en lille smule hvile, at bibeholde en ulidelig temperatur i værelset.

Det er derfor ikke svært at danne sig et billede af, hvorledes »hvilen« for det kørende personale er, når de efter en svedig tur ankommer til bestemmelsesstedet og i det tjenestefrie ophold skal søge at samle kræfter til returkørslen.

Og hertil kommer den noget problematiske rengøring af værelserne og det i mange tilfælde



ildelugtende sengetøj, der, når man kommer fra et varmt førerhus til et i mange tilfælde om-trent lige så varmt værelse, er endnu mindre indbydende på grund af opvarmningen og bliver endnu mere utiltalende.

Der må derfor lægges mere vægt på rengøring af værelserne, og om fornødent må dette arbejde henlægges til en mere kyndig, idet man har indtrykket af, at de, der på nuværende tidspunkt har det arbejde, mangler den nødvendige erfaring og helt er blottet for, at der i værelserne findes kroge, som bør renses i samme omfang som de steder, øjet falder på umiddelbart ved indtrædelse i værelset.

Sengetøjet må have en periodisk rengøring og renses i fjer og bolster oftere, end tilfældet er. Det er lidet gavnligt, at man een gang årligt (og dette er vist ikke en gang tilfældet alle vegne) udlufter sengetøjet i en gård umiddelbart op til remisen, hvor støv og sod lægger sig overalt også på det udlagte sengetøj. De stentunge dyner må kunne erstattes med et mere passende og betydeligt lettere eksemplar. Fordi personalet dagligt omgås tungt materiel, behøver en natte- eller daghvile ikke at være under sådanne forhold, at vejtrækningen hæmmes af dynens vægt og dårlig lugt. Det må tages i betragtning, at meget af sengetøjet benyttes i flere af døgnets timer, end sengetøj i almindelighed gør. I mange tilfælde kan sengen knap nok nå at blive kold fra det øjeblik, en mand er trådt ud af den, til en anden kommer og skal benytte den.

Der må derfor ske en ændring på dette område. Sommerens sol er til gavn for sundhed og velvære, når den nydes på fordelagtig måde, men det må være muligt at forbedre de steder, hvor solen er en plage, og hvor den er helt uudholdelig, fordi mindre gode sundhedsmæssige tilstande eksisterer.

### Statsanstalten i 1948.

Nu foreligger Statsanstaltens beretning for 1948, atter udvisende et år med en rekordmæssig omsætning. Tilgangen af livsforsikringer er på 136 mill. kr., og af renteforsikringer på godt 6 mill. kr. årlig hævning; omregnet til livsforsikringssum efter sædvanlige regler svarer renteforsikringerne til 90 mill. kr., hvorefter den samlede tilgang beregnes til mere end 200 mill. kr.

Afgangen af livsforsikringer på grund af forsikredes død er godt 6 mill. kr., ved forsikrings-

tidens udløb over 11 mill. kr. og ved frivillig udtræden 20 mill. kr. — Det frivillige afgangstal i de sidste år er vokset, men dette har sin naturlige forklaring i de samme års store tegningstal, idet de første 2—3 år af en forsikrings løbetid erfaringsmæssigt er de år, hvor den frivillige afgang er størst.

Bestanden af livsforsikringer og renteforsikringer andrager henholdsvis 1 428 000 000 kr. og 50 000 000 kr. årlig hævning.

Det er glædeligt, at Statsanstalten stadig kan fremvise en så relativ stor tilgang af livsvarige livsforsikringer: Forsikringer, som kun udbetales ved død, da disse forsikringer giver den virkelige dækning i forsikringsmæssig henseende, thi jo mere der tegnes af forsikringer, der kommer til udbetaling i forsikredes levende live og i særdeleshed i en yngre alder, desto mindre er det virkelige forsikringsmæssige momenter, der dækkes; det bliver mere og mere en opsparing til et eller andet bestemt formål.

Tilgangstallene er stadig præget af den gode grokraft, der er i pensioneringstankens udbredelse. Det hører efterhånden med til en anerkendt virksomheds arbejdsbetingelser for funktionærerne, at pensionsordning forefindes.

Ikke mindre end henvend 23 000 helbredskskemaer til nye forsikringer har været til bedømmelse, og kun i 53 tilfælde, altså svarende til godt  $\frac{20}{100}$  har der ikke kunnet gives tilbud om forsikring. I godt 1 000 tilfælde er der blevet krævet forhøjet præmie, og i mange af disse tilfælde kunne det ses, at hvis den pågældende i en tidligere alder havde tegnet sin forsikring, ville der ikke være kommet nogen forhøjelse. Livets risiko kan også aflæses i disse forhold. —

Det gode, at der kan opnås præmiefritagelse ved fuldstændig erhvervs- og arbejdsudygtighed udover 3 måneder har ca. 300 forsikrede nydt godt af — d. v. s. at ca. hver hverdag er en forsikret blevet fritaget for præmiebetaling af nævnte årsag.

Statsanstaltens indtægter og udgifter balancerer med godt 87 mill. kr. og samtlige aktiver beløber sig nu til over 700 mill. kr.

Statsanstalten når ind i alle befolkningslag. Dette ses bl. a. af de summer, der udbetales ved forsikredes død. — 1948 døde 869 forsikrede, 7 var forsikrede for mere end 100 000 kr. hver, medens over halvdelen havde forsikringer på under 5 000 kr.

Tegningen i indeværende år kommer stort set pænt ind, selv om de mere og mere velforsynede forretninger også gør deres krav gældende. Men livsforsikringstanken har godt fat i den danske befolkning, og det erkendes, at det naturlige supplement til en vielsesattest er en livsforsikringspolice.



**Foreningen af pensionister ved DSB.**

Tirsdag den 15. juni d. å. afholdt foreningen sin årlige generalforsamling i »Folkets Hus« i Aarhus.

Formanden, A. Heede, bød velkommen og rettede en særlig velkomst til repræsentanterne for de faglige jernbaneorganisationer.

Inden aflæggelse af beretningen mindedes formanden i smukke ord de i årets løb afdøde medlemmer. Mindetalen blev af forsamlingen påhørt stående.

I sin beretning kom Heede bl. a. ind på det midlertidige løntillæg, og udtalte sin utilfredshed med, at der i denne forbindelse kun var tildelt pensionisterne 50 pct. af det beløb, der blev bevilget til tjenestemændene. Omtalte en del sager af mere ekspeditions-mæssig karakter. Der var i årets løb uddelt 29 legatportioner à 25 kr.

Formanden afsluttede sin beretning med at udtale sin glæde over det gode samarbejde, der eksisterer mellem foreningen og jernbaneorganisationerne og rettede i den anledning en tak til de tilstedeværende repræsentanter.

Formandens beretning blev efter en kort debat enstemmigt godkendt, ligesom kassererens beretning om regnskabet, der har været optrykt i DLT's juni nummer, blev godkendt.

Til medlemmer af bestyrelsen genvalgte pens. lokomotivfører S. Christensen, Nyborg, pens. stationsforstander J. M. Groth, Aarhus, pens. togfører C. M. Kirkegaard, Aarhus, og pens. togfører M. Christensen, Randers.

Under eventuelt behandlede man bl. a. spørgsmålet om anskaffelse af et alderdomshjem. Et problem, der var genstand for livlig diskussion.

V. Bundgaard.

**Sejlruten til »Kullen« genåbnet.**

Den 3. september 1939 standsede på grund af krigen den af mange yndede sejlroute op ad sundet til »Mølle« på »Kullen«.

Det var Øresundsselskabet, der drev denne rute, men da danske og svenske statsbaner allerede i 1943 traf aftale med selskabet om — når forholdene tillod det — at overtage al rutefart med passagerer på Øresund, er sejladsen efter 10 års forløb genoptaget til dette smukke ferie- og udflugtssted.

Det er motorskibet »Sct. Ibb«, der skal bestrebe trafikken, og foreløbig sejles hver onsdag og søndag fra Havnegade. Afgang finder sted kl. 8,30 med ankomst til Helsingborg kl. 10,45, hvorefter der fortsættes til »Mølle«, hvor der bliver et ophold på 5 timer. Fra »Mølle« sejles kl. 18,00 med ankomst til Havnegade kl. 22,15.

Inden den officielle åbning, der fandt sted søndag den 3. juli, var dag- og fagpressen nogle dage forinden inviteret på en prøvesejls, der i alle henseender forløb udmærket. Ved ankomsten til »Mølle« var havnepladsen smukt pyntet med flag, og en større forsamling hilste skibet velkommen

med hurraråb. På byens vegne talte hr. redaktør Øhrstrøm, som takkede for det initiativ, der var udvist, således at turister igen kunne komme til »Mølle« ad søvejen. Generaldirektør E. Terkelsen takkede straks stående ved rælingen for den smukke velkomst, og et musikkorps, der var mødt op, spillede efter henholdsvis velkomst- og takketalen den svenske og danske nationalsang.

Under sejlturen holdt generaldirektøren en stærk tale om statsdriftens fordelagtigheder, og nævnte herunder, at Øresundsruten foruden at opfylde en stor by som Københavns befolknings behov for at foretage en sejlur til en rimelig pris, samtidig var et lønnende foretagende. Overskudet havde sidste år andraget 900 000 kr. I samme forbindelse blev nævnt, at rutebilerne sidste år havde givet 2,1 mill. i overskud, hvilket beviser, at ikke alt, hvad statsbanerne rører ved, er dømt til at give underskud. Det skulle heller ikke være således, sagde generaldirektøren, thi det er Danske Statsbaners opgave både at opfylde et trafikbehov samt tjene penge. Generaldirektøren sluttede dette afsnit af sin tale med at fremhæve: »Statsbanernes arbejde er til gavn for befolkningen, og staten vil være i stand til at arbejde erhvervsmæssigt til gavn for det danske samfund«.

**Protokol**

over forhandling i 2. Distrikt tirsdag den 24. maj 1949 vedrørende velfærdsforanstaltninger 1949/50.

Til stede var:

For 2. Distrikt: Distriktschef L. G. V. Humle, overbaneingeniør A. Hertzum, oversignalingeniør H. Schmedes, trafikinspektør L. Buus Pedersen, maskiningeniør G. Mortensen, afdelingsingeniør E. Schwartz-Nielsen, baneingeniør Ankjær Pedersen.

For organisationerne: Forretningsfører P. Madsen, togfører N. J. Olsen, overportør A. J. Ludvigsen, remisearbejder J. C. Kristensen, lokomotivfører Kaj Svendsen, maskinarbejder P. Jørgensen, trafikassistent M. S. Lyngesen, overtrafikassistent C. A. A. Larsen.

Distriktschefen bød velkommen; håbede, at man i dag kunne nå til en overenskomst, idet distriktet i så stor udstrækning, som det er muligt, har imødekommet organisationernes forslag.

De af organisationerne indsendte forslag blev derefter gennemgået, og man blev enige om følgende:

Løbe nr.

- |  |           |
|--|-----------|
| 2. Lunderskov, W. C. i post 1 og 2 . . . . .   | 6 100 kr. |
| 3. Aabenraa, cyklestativer for stationspersonalet . . . . .                            | 200 »     |
| 4. Vejle H., udvidelse af opholdslokale for varehuspersonalet . . . . .                | 5 200 »   |
| 5. Vejle H., nyt inventar til portørværelse . . . . .                                  | 250 »     |
| 6. Horsens, gulvbelægning i portørurum . . . . .                                       | 1 100 »   |
| 7. Hobro, installation af gas på varehuset . . . . .                                   | 450 »     |
| 10. Thisted, istandsættelse af vaskerum for stationspersonalet . . . . .               | 450 »     |
| 15. Randers, cykleskur i vognkasse for kol. 193 . . . . .                              | 100 »     |
| 16. Tvingstrup, vand og håndvask i kolonnehuset . . . . .                              | 450 »     |
| 17. Allingaaabro, vand og håndvask i overbaneforstandens kontor på varehuset . . . . . | 400 »     |



Løbe nr.

18. Pindstrup, vand og håndvask i kolonnehuset .....	250 kr.
20. Kvissel, vand og håndvask i kolonnehuset .....	425 »
21. Thisted, nyt gulv i kolonnehus (terrazzo) .....	600 »
22. Hvidbjerg, vand og håndvask i kolonnehuset .....	1 000 »
27. Borris, tøjskabe i kolonnehuset .....	600 »
30. Brande, læselampe på værelser for fremmed togpersonale .....	850 »
32. Sønderborg, vand og håndvask i værelse for stedligt togpersonale .....	800 »
33. Thisted, toilet for fremmed togpersonale .....	1 000 »
35. Brande, håndvask på magasinet .....	150 »
38. Herning, elektrisk kogeapparat til vognopsynets værelse .....	200 »
39. Padborg, udvidelse af cykleskur for remisepersonalet .....	1 600 »
42. Vejle H., W. C. i kommandoposten .....	1 600 »
45. Padborg, elektrisk kogeapparat for stationens og godsekspektionens personale .....	700 »
46. Odense, cykleskur ved vognopsynets bygning .....	500 »
47. Brande, W. C. ved overbanemesterens kontor .....	600 »
50. Sønderborg, gasapparat til kontorpersonalet .....	350 »
51. Viborg, trækfri rude ved billetsalg .....	400 »
53. Padborg, udvidelse af cykleskur ved remisen .....	1 600 »
55. Tønder, istandsættelse af varmtvandsinstallation .....	150 »
56. Fredericia, nye møbler på lokomotivførernes opholdsstue .....	1 700 »
59. Aarhus, forbedring af belysning i omklædningsrum .....	900 »

Endvidere er:

8. Cykleskur til stationspersonalet, Hobro, udført — udgift ca. 100 kr.
13. Udvidelse af cykleskur ved pakhuset, Silkeborg: der er anbragt stativer i forrummet til kælderen — udgift ca. 200 kr.
37. Nye skabe til remisearbejderne i Brande: der er opstillet 6 dobbeltskabe — udgift ca. 1 500 kr.
51. Den ene trækfri rude i billetsalget i Viborg er allerede anbragt.
58. Overnatningsværelser for lokomotivpersonale i Skern under udførelse — udgift 4 200 kr.

ad løbe nr. 14, Hobro, P. Madsen ønskede meget gerne, at der bygges et nyt værkstedslokale og opholdsrum for signaltjenesten, og de nuværende lokaler indrettes til brug for banepersonalet med opholdslokale og vaskerum med tilhørende W. C.

Distriktschefen meddelte, at man kun kan gå med til dette, imod at man i indeværende finansår udskyder opførelse af et af de store kolonnehuse, da udgiften vil blive ca. 16 000 kr.

P. Madsen kunne tiltræde dette forslag.

ad løbe nr. 57, Fredericia: Kaj Svendsen udtalte, at personalet i Fredericia meget gerne ville have et elektrisk ur ophængt midt i gangen, hvor lokomotivmestrene har kontor, således at uret kan ses fra begge ender af gangen.

Distriktschefen lovede at undersøge sagen.

Uden for de stillede forslag drøftede man følgende:

P. Madsen ønskede indrettet et rum på varehuset i Vojens til overportøren og et til det øvrige personale.

På varehuset i Tønder ønskes der indlagt W. C., da der er plads til et sådant, samt en udvidelse af portør-værelset.

Henstillede til distriktet, at man søgte om en særlig bevilling til velfærdsforanstaltninger på de sydfynske stationer, da der ellers vil gå mange år, før disse forhold kan bringes i nogenlunde orden.

Distriktschefen lovede at undersøge spørgsmålene og ville søge om en særlig bevilling til velfærdsforanstaltninger på sydfyn.

P. Madsen takkede for den viste velvilje og forstod, at der ikke kunne nås videre.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Faldet død om på maskinen.

Lokomotivfører A. Andersen (Rostgaard), Korsør, mødte onsdag d. 6. juli d. å. kl. 4,30 ved maskindepotet for at fremføre tog 24 til København.

Andersen fejlede tilsyneladende intet, og alt gik normalt, indtil bremseprøven var afsluttet umiddelbart før togets afgang. Et kort øjeblik efter tog Andersen sit ur op af lommen og udbrød samtidig »jeg bliver syg«, hans arme faldt ned langs siden, hvorefter han faldt bagover. Andersen, som var kørelærer, havde en aspirant med, og denne greb ham for at afbøde faldet.

I en tilkaldt ambulance blev den bevidstløse lokomotivfører kørt til Korsør sygehus, men var ved ankomsten hertil afgået ved døden.

Begravelsen fandt sted søndag d. 10. juli under meget stor deltagelse. Kapellet var smukt pyntet, og ved kisten stod 6 uniformerede lokomotivførere æresvagt. Ved graven bragte lokomotivfører P. C. Christensen den afdøde en sidste hilsen samt rettede på familiens vegne en varm tak til venner og kollegaer for den deltagelse, de havde udvist.

N. J. H.

### 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.





### Taksigelser.

Hjertelig tak for den venlige deltagelse der vistes imod os ved vor kære mand og fader, lokomotivfører C. E. Å. Jørgensens død og begravelse.

Nyborg, den 30. juni 1949.

*Ebba Jørgensen. Anna Lise.*

Vor hjerteligste tak for al venlig deltagelse under min mand, lokomotivfører Viggo Hansens sygdom, død og begravelse.

Nyborg, den 30. juni 1949.

*Anna Hansen og børn.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og fader, pens. lokomotivfører F. C. Schiøtts begravelse.

København, den 6. juli 1949.

*Dagmar Schiøtt. Ebba og Anna.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører J. Dithmer's bisættelse.

*Louise Dithmer, Dyssevænget, 54, Brh.*

### EN BILLIG FORSIKRING

Tirsdag d. 28. juni d. å. afholdt »Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners Personale« sit årlige repræsentantskabsmøde. Vi skal ikke her komme ind på Uheldsforsikringsforeningens — som den kaldes i daglig tale — virksomhed i det forløbne år, en udførlig protokol over forhandlingerne vil senere fremkomme, men vi henleder opmærksomheden på de fordelagtige forsikringsbetingelser, denne forening byder sine medlemmer.

»Man går i fare, hvor man går«, siger et gammelt ord, og man kan ikke altid sikre sig mod uheld, men imod uheldets følger i økonomisk henseende kan man sikre sig.

For en lille præmie, der afdrages på lønningslisten, gælder forsikringen imod tilskadekomst, både i og udenfor tjenesten, samt imod invaliditet og død efter ulykkestilfælde.

Vi henstiller derfor til de af vore medlemmer, som endnu ikke har tegnet en forsikring i nævnte forening, at tage dette spørgsmål op til nøjere overvejelse, og ved at slå op i lommebogen side 70 kan alle fornødne oplysninger i så henseende findes.

### INDKØB AF ARBEJ DSTØJ

Opmærksomheden henledes på, at samtidig med ophævelsen af rationeringen af tekstilvarer m. v. er afleveringen af tekstilmærker ved udlevering af uniformsdele ophævet også for arbejdstøjs vedkommende. Men salg af arbejdstøj kan fortsat kun finde sted til forbrugere, der er i besiddelse af enten forbrugerkort eller indkøbstilladelse til arbejdstøj.

Ved salg af arbejdstøj til forbrugere med forbrugerkort skal detailhandleren som hidtil foretage afskrivning eller afstempling i den her til bestemte rubrik på forbrugerkortet, men bestemmelsen om, at der ved købet tillige skal afleveres et antal af de tekstilmærker, der er knyttet til købekortet, ophæves fra og med 1. juli 1949.

### Personalia.

#### Afsked.

Lokomotivfyrbøder P. A. J. Find, Odense, efter ans. fra 30-6-49.

Lokomotivfører C. P. Hansen, Odense, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-9-49.

Lokomotivfører J. E. Elmue, Næstved, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-10-49.

Lokomotivfører J. K. P. Jensen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-10-49.

Lokomotivfører (depotforstander) A. H. Christensen, Nyborg Syd, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-11-49.

#### Dødsfald.

Lokomotivfører A. Andersen (Rostgaard), Korsør, den 6-7-49.

#### Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivførere:

F. C. Schiøtt, København, den 26-6-49.

G. Busse, Herlev, den 28-6-49.

J. D. Dithmer, København, den 3-7-49.

C. N. Laursen, København, den 6-7-49.

### Byttelejlighed.

#### Aarhus—Herning.

To værelser lejlighed i Aarhus ønskes byttet med lignende eller større i Herning.

*C. J. Clausen, lokomotivfører,  
Dannebrogsgade 10, Aarhus.*

#### Aalborg—Assens.

Moderne 2½ værelser lejlighed med centralvarme i Aalborg ønskes byttet med lejlighed i Assens.

*Assistent E. J. Vintersborg,  
4. overpostinspektorat, Aalborg.*

#### Odense—København.

Odense haves: 2 værelser med kamin, altan og badeværelse.

København ønskes: tilsvarende helst med centralvarme.

*Henvendelse Fasan 161 y,  
Jensen, København.*



**Medlemslisten.**

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-7-49.

Pens. lokomotivfører:

- J. P. Viholt, Klokkemagervej 5, St., Kbhvn. NV.
- A. M. R. Bech, Aalborggade 28, Aarhus.
- H. O. Jensen, Egilsgade 22, 4. th., Kbhvn. S.
- L. M. Sørensen, Grønnegade 6, Herning.
- V. T. A. Johansen, Skanderborgvej 4, Aarhus.

**Regnskab for Kong Christian den IX's understøttelsesfond fra den 1. april 1948 til den 31. marts 1949.**

<i>Indtægt:</i>	
	Kr. Ø.
Beholdning fra regnskabsåret 1947/48 .....	157 27
Udtrukne obligationer .....	1 200 00
Indbetalte bidrag .....	34 00
Modtagne gaver .....	130 00
Indvundne renter: af obligationer 1 036 50 af bankbog 80973 9 88	1 046 38
	2 567 65
<i>Udgift:</i>	
	Kr. Ø.
Indkøbte obligationer .....	1 168 77
Udbetalte understøttelser, 12 port. à 100 kr.*)	1 200 00
Portoudgifter .....	9 54
Beholdning den 31. marts 1949 .....	189 34
	2 567 65

\*) Understøttelserne er udbetalt til:

- Enken efter en overportør,
- » » » ledvogter,
- » » » depotarbejder,
- » » » stationsforstander,
- » » » lokomotivfyrbøder,
- » » » trafikassistent,
- » » » håndværker,
- » » » pens. togfører,
- » » » » portør,
- en håndværker,
- » remisearbejder,
- » overportør.

**STATUS DEN 31. MARTS 1949**

<i>Beholdninger</i>		Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank..		189 34
Obligationer ifølge forrige regnskab	Kr. Ø.	
til pålydende værdi .. 25 200 kr.	24 896 86	
indfriet i årets løb .. 1 200 »	1 158 50	
	24 000 kr.	23 738 36
indkøbt i årets løb .. 1 200 »	1 168 77	
hvorefter beholdning . 25 200 kr.	24 907 13	
	24 907 13	

<i>Gæld</i>		Kr. Ø.
Fondets kapital:	Kr. Ø.	
1) obligationer, bogført for ....	20 000 00	
2) obligationer, bogført for ....	4 105 25	
	24 105 25	
Beløb til disposition .....	991 22	
	25 096 47	

København, den 31. marts 1949.

E. Terkelsen.

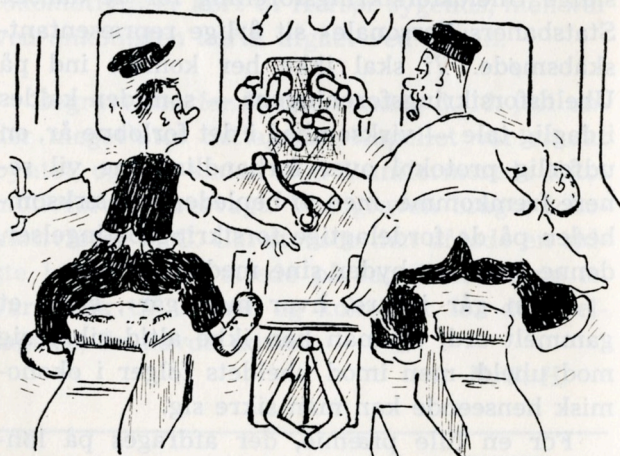
N. Roed, sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.  
Beholdningen var til stede.

København, den 12. maj 1949.

L. Thorup.

C. J. Wieth.



Nu slaar hun vist over i Galop, 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.