



NØ 12

20. juni 1950

50. årgang

## *Th. Narvestad in memoriam.*

Søndag morgen den 11. juni afgik formanden i Norsk Lokomotivmandsforbund, Thorleif Narvestad, pludselig ved døden. En hjertelamelse satte punktum for et elskeligt menneskes liv.

Gennem flere år havde afdøde lidt af en hjertefejl, allerede før krigen var han mærket heraf, men alt tydede på, at Narvestad var i bedring, og at han efterhånden skulle kunne komme over sygdommen.

Besættelsesårenes hårde slid blev imidlertid en stor medvirkende årsag til en forværring af hans helbred. Hans aktive deltagelse i det norske folks modstandskamp, hans indsats for at beskytte sine medlemmer mod overlast fra tysk side sled hårdt, og da han senere blev taget til fange og måtte tilbringe 1½ år på det berygtede »Grini«, var Narvestad, da befrielsen kom, en mærket mand.

De, der deltog i Nordisk Lokomotivmands Forbunds sidste møde i København i 1946, og som havde kendt Narvestad før okkupationen, så tydeligt hvilken stor forandring, der var sket med ham gennem de 5 tunge år.

Men som den viljestærke mand han var,

fortsatte han sit uegennyttige arbejde inden for organisationen. Altid i aktivitet uden hensyntagen til sig selv, påbegyndte han arbejdet med

at genopbygge, hvad krigen havde brudt ned for de norske lokomotivmænd, og han nåede at løse mange og betydelige opgaver.

Hans kyndighed og strategiske evner var anerkendt såvel inden for hans egen organisation og samarbejdende organisationer som af forhandlingsmodparten.

Inden for Nordisk Lokomotivmands Forbund og Nordisk Jernbanemands Union satte vi stor pris på Narvestad, ikke alene som organisationsmand, men også som ven og kammerat.

Ofte besøgte han Danmark, sidste gang 4. og 5. maj i år. Med aldrig svigtende interesse fulgte han lokomotivmændenes kår her i landet og ydede gerne gode råd og vejledning i et vanskeligt problem. Mange vil huske ham fra vore kongresser, hvor han, lille af vækst og beskeden af væsen, med en inderlighed bragte sin hilsen fra Norge. Der blev altid lyttet, når Narvestad talte, en forunderlig stilhed bredte sig over salen, når han på sin hjertelige måde fremførte sin me-



*Thorleif Narvestad.*



ning. Han var en yndet og fængslende taler uden store ord, men altid jævn og bramfri og altid den samme ligevægtige.

Narvestad havde været Norsk Lokomotivmandsforbunds formand siden 1931 og var ved sin død 56 år gammel.

Under stor deltagelse blev Thorleif Narvestad begravet torsdag den 15. juni fra Østre Gravlund i Oslo. Det smukt pyntede kapel var fyldt til trængsel. Fra nord til syd var de norske lokomotivmænd mødt frem for at bringe deres afdøde formand en sidste hilsen. Floromvundne faner fra Oslo og Drammen distrikter flankerede kisten, og seks uniformerede lokomotivførere stod æresvagt.

Mange smukke kranse blev efter norsk skik lagt på kisten ledsaget af en kort tale med den sidste hilsen. De svenske organisationer var repræsenteret ved viceordførerne, lokomotivfører Aug. Nelgård, Danmark og Nordisk Jernbanemand's Union ved lokomotivfører E. Greve Petersen.

### Privatbane-lokomotivmændene fejrer 25 års jubilæum som selvstændig organisation.

Ved Dansk Lokomotivmands Forenings stiftelse i 1899 blev det besluttet, at den skulle omfatte såvel Stats- som Privatbane-lokomotivmænd. Af foreningens første love fremgår det, at enhver lokomotivfører og lokomotivfyrbøder ved de i drift værende baner i Danmark kan optages som medlem. Grundlæggerne ønskede således, at samtlige danske lokomotivmænd skulle stå samlet i en organisation. Men blandt de opgaver, den unge forening havde på sit program, var også en anerkendelse af dens eksistensberettigelse og dermed forhandlingsretten.

På initiativ af daværende lokomotivfyrbøder M. Mortensen, Esbjerg, indsendte man derfor den 26. april 1902 et andragende herom, som blev besvaret ved en skrivelse fra maskinchef O. Busse og udsendelse af ordre D nr. 880 — II — under 29. juli 1903.

Forhandlingsretten betingede imidlertid, at foreningen kun optog lokomotivpersonale ved statsbanerne som medlemmer, og betød altså en adskillelse fra privatbanemændene, som fandt sted på generalforsamlingen den 17. marts 1904. Allerede forinden, den 9. december 1903, startede privatbane-lokomotivmændene deres egen organisation med 63 medlemmer i 7 afdelinger. Men trods energisk indsats fra pionerernes side lykkedes det ikke

at få de 200 lokomotivmænd ved privatbanerne samlet, og med udgangen af 1907 afsluttede den lille forening sin selvstændige virksomhed og gik ind som en afdeling under Privatbanefunktionærernes Forbund. Medlemsskabet varede til 19. april 1925, hvor lokomotivmændene på grund af uoverensstemmelser med trafikafdelingens folk om motorvognenes bemanning udmeldte sig og oprettede eget forbund. Samtidig blev de tilsluttet »Centralorganisationen af Metalarbejdere i Danmark« og bevarede medlemsretten i De samvirkende Fagforbund.

Den 1. august 1925 udgav forbundet eget medlemsblad under titlen »Giv Agt«, indtil da havde »Dansk Lokomotiv Tidende« været deres fagorgan.

Selv om vore kolleger ved privatbanerne således har været organiseret siden 1899, var den 19. april i år en mærkedag. Deres ordinære kongres, som afholdtes torsdag den 4. maj i forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, var derfor præget af 25 års dagen som selvstændig organisation.

Foruden de 52 delegerede deltog gæster fra ind- og udlandet, og efter at forbundets formand, C. P. Einshøj, Nyborg, havde budt velkommen og gæsterne hilst på kongressen, konstituerede denne sig med lokomotivførerne Bjerg, Aalborg, og Kaj Petersen, Helsingør, som ordstyrere. Lokomotivførerne Karl Christiansen, Hjørring og Koldby, København, som sekretærer.

Forud for beretningen mindedes Einshøj de siden sidste kongres afdøde medlemmer.

Om virksomheden i den forløbne periode udtalte formanden bl. a., at den havde været præget af nedskæringspolitik indenfor en del af baneledelserne, ikke mindst i spørgsmålet om uniformering af personalet. Han omtalte de mange forhandlinger, der var ført for at sikre pensions- og regulerings-tillæg til personale, som på grund af en banes likvidering mistede beskæftigelsen. Sluttelig berørte Einshøj forbundets økonomi og nødvendigheden af, at kongressen vedtog en kontingentforhøjelse.

Formandens beretning og de forelagte regnskaber godkendtes enstemmigt uden debat, og man vedtog at sætte kontingentet op fra 8—10 kr. pr. måned.

Kongressen besluttede at ændre formandsstillingen til forretningsfører, hvortil valgtes C. P. Einshøj og til hovedkasserer genvalgte lokomotivfører E. Christensen, Vejle.

Kongressen sluttede med en festmiddag for alle kongressens deltagere og gæster med damer, hvor formanden for Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Hans Rasmussen, holdt festtalen.

Vor »lille bror« modtog i dagens anledning mange smukke gaver og lykønskninger ledsaget af en tak for godt samarbejde og kammeratskab gennem årene.





### Formandsskifte i Jernbaneforeningen.

Med delegerede fra hele landet repræsenterende foreningens 12 kredse og dermed samtlige kategorier, samt med indbudte gæster fra samarbejdende organisationer i ind- og udlandet, afholdt Jernbaneforeningen ordinært delegeretmøde lørdag den 10. og søndag den 11. juni. Som mødested havde man denne gang valgt det smukke kursted »Nyborg Strand«, der med sin centrale beliggenhed og store kapacitet i lokaler samt 400 sengepladser er særdeles velegnet til større møder og kongresser.

Foreningens formand, billetkasserer P. From Hansen, åbnede mødet med en kort velkomst til de 123 delegerede og gæster. Efter at gæsterne havde hilst på delegeretmødet og byens borgmester, som forøvrigt selv er medlem af foreningen, havde budt velkommen til Nyborg, tog man fat på den omfangsrige dagsorden.

Foruden den skriftlige beretning aflagde formanden en mundtlig, hvori han bl. a. redegjorde for de sidste lønforhandlinger, som havde givet anledning til en del diskussion ude omkring på tjenestestederne. Trods forudgående vanskeligheder var det lykkedes at opnå et forlig, der måtte betragtes som tilfredsstillende med alle forhold taget i betragtning. Formanden henlede opmærksomheden på foreningens kooperative arbejde indenfor forsikringsvirksomheden, der drives i fællesskab med de øvrige jernbaneorganisationer, og hvortil større tilslutning fra foreningens medlemmer var ønskelig.

Foreningens medlemstal er siden 1948 steget med 335 fra 3798 til 4133, hvilket er Jernbaneforeningens hidtil største.

From Hansen omtalte samarbejdsudvalgene, de nye tjenestetidsregler og normeringslovene, som i hans formandsperiode havde været acceptable og givet en rimelig oprykning for en del af medlemmerne. Omtalte sluttelig arbejdet indenfor Centralorganisation II.

Delegeretmødet bevilgede 20 rejsestipendier, der blev fordelt ved lodtrækning. De heldige får hver 300 kr. som hjælp til en studierejse efter eget valg. Som næste mødested valgtes Aalborg.

Efter eget ønske fratrådte P. From Hansen som foreningens formand. Som hans efterfølger indstillede hovedbestyrelsen enstemmigt overtrafikassistent M. S. Lyngesen, der blev valgt med akklamation.

Med From Hansen forlader en stor personlighed Jernbaneforeningens formandsstol. Gennem 30 år har han virket inden for organisationsarbejdet, hveraf 14 år som hovedsekretær og 6 år som hovedformand. Herudover har han beklædt andre store tillidsposter, bl. a. som formand for Centralorganisation II og som medlem af lønningrådet.

Med aldrig svigtende interesse har han arbejdet i organisationens tjeneste og hentet gode resultater hjem til sine medlemmer. Hertil knyttede han et loyalt samarbejdet med de øvrige jernbaneorganisationer såvel før som efter oprettelsen af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Lokomotivmændene slutter op bag delegeretmødets hyldest til dig, From Hansen, og bringer dig en tak for godt og reelt samarbejde gennem årene. Det er ikke på grund af alder eller svagelighed, du trækker

dig tilbage, men fordi du har ønsket, at yngre kræfter skal træde til. Vi ønsker for dig, at du i din forhåbentlig mere rolige tilværelse fortsat må bevare et godt helbred, og at du må se din gamle forening i stadig fremgang.

Den nye formand, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, er født den 6. november 1913 og er med sine 36 år Jernbaneforeningens hidtil yngste leder.

Sin jernbanemandsuddannelse har han fået i »hovedlandet«, hvor han efter en måneds elevtid på jernbaneskolen den 1. juli 1930 blev ansat på Engesvang station. Efter endt elevuddannelse ved forskellige jyd-



ske stationer blev han den 1. juni 1933 trafikmedhjælper og 1. december 1937 trafikassistent. I denne stilling har han foruden stationstjeneste været beskæftiget i 2. distrikts trafikstjeneste, og den 1. februar 1944 overflyttedes han til Københavns Godsbanegaard, hvorfra han den 1. juni 1949 udnævntes til overtrafikassistent på Københavns Hovedbanegaard.

Allerede i elevårene fik Lyngesen interesse for organisationsarbejdet, og siden 1942 har han været medlem af Jernbaneforeningens hovedbestyrelse. I 1945 overtog han formandsposten i assistent-kredsen og blev samtidig, trods sin unge alder, foreningens næstformand.

Lyngesen har herudover gennem de senere år været betroet forskellige tillidshverv og opgaver, hvorigennem vi har lært ham at kende som en myndig og beslutsom mand med en god kammeratlig indstilling overfor et godt samarbejde med de øvrige jernbaneorganisationer.

Lokomotivmændene byder dig velkommen til arbejdet, Lyngesen, og ønsker dig al held og lykke med den ansvarsfulde stilling, du er gået ind til.





**Danske Statsbaner. 1. Distrikt.****2. samarbejdsudvalgsmøde den 30. maj 1950.****I uddrag.***Dagsorden.*

1. Meddelelser fra formanden.
2. Forslag til velfærdsforanstaltninger i 1. Distrikt.
3. Forslag til publicering af referater fra udvalgsmøderne.

ad 1. *Formanden* udtalte ved mødets åbning, at maj ikke var nogen god måned til afholdelse af møder, da der ikke så tidligt kunne foreligge opgørelser over trafik- og driftsmæssige resultater vedrørende det nye finansår, og det gamle års resultater på den anden side endnu ikke var helt afsluttet. Han henstillede derfor, at vi fremtidig ikke holder møde i maj, men i juni måned. Videre udtalte formanden, at der siden første møde var sket forskelligt af betydning for statsbanerne og dermed for vort daglige arbejde, og ville i denne forbindelse gerne nævne følgende:

*Den nye køreplan fra 14. maj* betød for 1. Distrikts vedkommende en væsentlig udvidelse af *S-togskørselen*, som længe havde været ønsket, men ikke tidligere været gennemførlig på grund af manglende S-togsmateriel. Fremhævede betydningen af den hyppigere forbindelse over den indre bybane. Linieføringen var blevet ændret, og man havde forladt togenes sidebeskiltning og var gået over til bogstavbetegnelse på S-togenes front.

Den ændrede linieføring bevirkede, at der over København H.—Vanløse nu fremføres tog hvert 10. minut, og at der i hver retning kører 3 S-tog mere i timen mellem København H. og Hellerup end efter den gamle køreplan. Kørehastigheden var sat op, og der havde været iværksat en avis-kampagne for at få de rejsende til at foretage hurtig ind- og udstigning. Man havde også kunnet konstatere en mere tilfredsstillende fordeling af de rejsende på de forskellige tog, end det tidligere havde været tilfældet.

Der var dog ikke udelt tilfredshed fra de S-togsrejsendes side, bl. a. fordi tilslutningstiderne i Hellerup for de rejsende fra Holtelinien til Klampenborglinien og omvendt var blevet dårligere end efter den tidligere plan, men til gengæld bød den nye køreplan på meget fine tilslutningstider i Vanløse, hvor en ny omstigningstunnel var taget i brug og blev stærkt benyttet.

Endvidere havde der været rejst kritik fra rejsende på Holtelinien, fordi der ikke efter den nye plan var så gode forbindelser til stationer vest for København som tidligere, men dette forhold var dog allerede blevet rettet, således at man nu stort set kunne fastslå, at de forbedringer, den nye køreplan bød på for vore S-togsrejsende, stort set var blevet modtaget med glæde.

En anden køreplansændring til forbedring for vore rejsende var *de nye gennemkørende bådto*

*mellem København og Kalundborg*, hvorved rejsetiden mellem København og Aarhus var blevet nedsat til 6 timer, og vi måtte nu håbe, at et betydeligt større antal rejsende ville benytte denne rute for derigennem at aflaste den i forvejen overbelastede Storebæltstrute.

Foruden disse forbedringer vedrørende personbefordringen bød den nye køreplan også på væsentlige fordele for godsbefordringen mellem landsdelene.

Eksempelvis kunne formanden oplyse, at *fragtstygods til nordjyske stationer*, der blev indleveret på Københavns Godsbanegaard senest kl. 17, afgik derfra med særtog 8375 kl. 18,50 med ankomst Korsør kl. 20,54 og blev overført med færge 121 kl. 21,20 og viderebefordret fra Nyborg, dels med tog 85, dels med tog 2089 og tilsluttende særtog i Jylland, så godset t. eks. kunne ankomme til Aalborg næste morgen kl. 6,15. Denne befordring kunne fuldt ud stå mål med befordringer med DFDS. Nævnte videre til sammenligning, at samme befordring efter den tidligere køreplan varede 23 timer længere.

For den modsatte retning bød den nye køreplan bl. a. på en *særlig hurtig fiskebefordring fra Jylland*, særlig fra vestkysten, til København, idet vogne med fisk, der indgik til Korsør med færge 224 kl. 0,53, blev viderebefordret med tog 2088 og ankom Københavns Godsbanegaard kl. 3,13, hvorved der var skabt mulighed for, at fisken kunne nå Gammel Strand omkring kl. 4,30 og 5,00.

Der var endvidere fra køreplansskiftet etableret *lastbilbefordring for strækningen Roskilde—Korsør*, der betjentes af lastbiler stationeret henholdsvis i Roskilde, Ringsted, Sorø og Slagelse. På tilsvarende måde på strækningen *Ringsted—Næstved*, der betjentes af lastbiler stationeret på nævnte stationer. Ved denne udvidelse af lastbilbefordringen havde man kunnet inddrage godstogene 2015 og 2066 på Vestbanen og 2850 mellem Næstved og Ringsted.

Formanden omtalte endvidere 2 af rigsdagen siden sidste møde vedtagne love, nemlig *en ny takstlov og lov om delvis nedlæggelse af Dalmose—Skælskørbanen*. Den nye takstlov træder i kraft den 1. juni d. å. og betyder for personbefordringens vedkommende en forhøjelse af priserne for dobbeltbilletter, således at prisen for disse til afstande under 30 km bliver enkeltbillets pris  $\times 1,7$ , og for afstande over 30 km bliver det enkeltbillets pris  $\times 1,8$ .

Endvidere medfører loven en stigning i prisen på 8 og 15 dages kort, pladsbilletter, gruppebilletter og sluttede selskabsrejser, medens prisen for enkeltbilletter og hurtigtogsbilletter samt for alle andre kort end forannævnte ikke ændres.

For godsbefordringens vedkommende andrager takstforhøjelsen fra 10 til ca. 25 pct., alt efter godsets art og befordringsafstanden.

Den anden lov omhandler *nedlæggelse af Dalmose—Skælskørbanen*, men dog foreløbig kun, hvad angår personbefordringen, da det er hensigten



foreløbig at opretholde en befordring omfattende gods og levende dyr, en befordring, der dog kan indstilles uden ny lov, blot det tiltrædes af begge rigsdagens finansudvalg.

Hvorledes nævnte love vil indvirke på vort daglige arbejde og på statsbanernes økonomi, vil dog ingen endnu kunne sige noget sikkert om.

Formanden forelagde derpå en økonomisk oversigt vedrørende overfarterne fra 1. Distrikt, såvel mod Fyn—Jylland som mod udlandet; endvidere en oversigt over antal personale til drift og vedligeholdelser i distriktet, hvori der fandtes en sammenligning med månederne april-februar i finansårene 1948—49 og 1949—50 sammenholdt med de tilsvarende måneder i finansåret 1938—39.

Endelig fremlagde formanden en oversigt til belysning af trafikens omfang i driftsåret 1949—50 for månederne april—februar, delvis marts, med nogle skemaer visende omfanget af salg af billetter og kort, dels på nogle nærmere betegnede barometerstationer, dels på de elektrificerede strækninger samt By- og Slingerupbanen. Et skema vedrørende ind- og udgæede fragtbreve fra og til samtlige stationer på de forskellige strækninger. Et visende passagerantallet på overfarterne i månederne april—februar i de 2 sidste finansår. Et vedrørende antal mangel- og overkompletrapporter samt erstatningskrav i tus. kr. for månederne april—marts i de 2 sidste finansår, og endelig et skema visende antal cykler ekspederet som rejsegods fra København H. i samme periode de to sidste finansår til sammenligning.

Formanden føjede sluttelig til, at selv om der på visse områder syntes at være bedring at spore set i forhold til året forud, så var der dog fortsat adskilligt, der måtte anspre os til at udvise stor forsigtighed for at opnå det bedst mulige økonomiske resultat.

M. S. Lyngesen ønskede gerne oplyst, om der ikke var mulighed for bedre og hurtigere godsbefordring over Storebælt. Ville gerne spørge, om nye rationaliseringsforanstaltninger i distriktets kontorer var på trapperne, da generaldirektøren ved en fohandling havde udtalt, at det hidtil nåede blot var en første omgang. Ønskede endelig oplyst, om der var planer fremme om anlæggelse af nye S-baner.

Overtrafikinspektøren. Hvad angår Storebælts-overfarten, har der her været flere planer fremme, bl. a. med at have lige store persontog på begge sider, således at man skulle kunne undgå overførsel af personvogne, men det havde været umuligt at realisere de fremsatte ideer. Den overførsel, der nu finder sted af udenlandske personvogne, er det minimum, vi kan komme ned på. Det måtte erindres, at Gedser—Warnemünde og Trälleborg—Sassnitz ruternes delvise spærring gav os en ekstra hård belastning på Storebælt, ikke mindst ved den store transittrafik mellem det nordlige og sydlige udland, som for tiden måtte den vej over.

Formanden. Jeg kan hertil føje, at vi næste sommer vil have en ny tresporet færge og kan da

forhåbentlig regne med, at vi altid vil have 5 af de 6 tresporede færges i drift.

M. h. t. generaldirektørens udtalelse om en første etape i distriktets forenkling af administrationen kunne formanden ikke udtale sig, da han ikke kendte den eller vidste noget om, hvad den tog sigte på.

Vedrørende nye S-togslinier lå forholdet sådan, at man arbejdede på linien Valby—Glostrup, der påregnedes færdig omkring maj 1953, men andre officielle planer var ikke fremme i øjeblikket, muligvis ville næste linie blive Jægersborg—Lundtofte.

Meldgaard Kristensen forespurgte, om der i distriktets 2 rationaliseringsudvalg forelå noget nyt siden sidste møde, samt efterlyste et spørgsmål om anvendelse af særtogsmaskiner i returkørsel, der var rejst af en overportør i Næstved.

Formanden. Det ene af distriktets rationaliseringsudvalg er færdig, og hvad det andet angår, da er der ikke for tiden andet at oplyse end, hvad der er anført side 3 i referatet fra sidste møde. Spørgsmålet, der er rejst af overportøren i Næstved, må afvente næste møde, da sagen ikke er tilstrækkelig undersøgt.

Aage Hansen og overmaskiningeniøren udvekslede en del bemærkninger vedrørende indførelse af en reparationsbog på samtlige maskiner.

Drøftelsen sluttede med, at formanden bad om at få sagen nærmere forelagt, så spørgsmålet kunne behandles videre på næste møde.

ad 2. Overbaneingeniøren forelagde de fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg indgåede velfærdsønsker og fremsatte forslag til behandling af hver af disse.

Oplyste indledningsvis, at de til udførelse i 1949—50 vedtagne forslag var gennemført med undtagelse af vandindlægning i vognskriverhytten i Lersøen og modernisering af lokalerne for kol. 1 a, København G., der begge var stillet i bero efter aftale med DJF.

Ud over de ved mødet i juni 1949 vedtagne velfærdsforanstaltninger havde distriktet gennemført følgende:

Udvidelse af pakhuskontoret i Ringsted, Døfoleum på gulvet i stuen for vognopsynet i Korsør og levering af 6 skabe til pakhuset i Næstved. For de til modernisering af kolonnehuse afsatte 5000 kr. var gennemført følgende: Levering af småborde og stole til spiserum i kol. 87 og 88, Københavns Godsbanegaard, og kol. 5, Nørrebro, samt indlægning af elektrisk lys i kolonnehus, Holme—Olstrup og Vipperød.

Vedrørende de for indeværende finansår fremsendte ønsker fremsatte overbaneingeniøren bl. a. følgende forslag:

#### Dansk Lokomotivmands Forening.

København H. (nr. 25). Risten over S-togspersonalets spisestue på perron VII foreslås erstattet med et fint netværk omkring lyskassen, så vinduerne kan åbnes og i døren anbringes en Rukolås. Vedtoges.



*Enghave* (nr. 26). Tætning af vinduer i elektroførernes opholdsstue kan anbefales. Vedtoges.

*Roskilde* (nr. 27). Terrazzogulv i lokopersonalets toiletrum samt skifferplader i pissoiret erstatet med fliser kan anbefales. Vedtoges.

(nr. 27 a). Udvidelse af cykleskur kan anbefales. Vedtoges.

*Slagelse* (nr. 28). Flytning af varmtvandskedel i lokopersonalets omklædningsrum kan ikke for tiden anbefales, da udgiften bliver uforholdsmæssig stor. Det tiltrådtes at udsætte sagen.

*Næstved* (nr. 29). Bedre belysning i nedbrudspersonalets stuer kan anbefales. Vedtoges. (nr. 29 a). Drejelige lamper over briksen kan anbefales. Vedtoges. (nr. 29 b). Lampe over tavle med »Meddelelser» var anbragt. (nr. 29 c). Spejle og lamper i vaskerum var bragt til udførelse. (nr. 29 d). Udvidelse af cykleskur kan ikke anbefales for tiden. Udsættelsen tiltrådtes.

*Nykøbing F.* (nr. 30). Der er anbragt 6 nye skabe i lokoførernes omklædningsrum. (nr. 30 a). Forlængelse af afløbsrør var bragt i orden. (nr. 30 b). En lampe over spejlet i vaskerum kan anbefales. Vedtoges.

*Gedser* (nr. 31). Ventil til fyldning af fodbad, så det ikke var nødvendigt at anvende den store bruser, kan anbefales. Vedtoges. (nr. 31 a). Nye vaskekummer foreslås udsat, til vaskerummet i løbet af et par år eller 3 skal istandsættes. Udsættelsen tiltrådtes. (nr. 31 b). Udvidet cykleskurplads er foreløbig løst ved anbringelse af stativer i remisen.

ad 3. Udvalget drøftede fremgangsmåden ved publiceringen af referaterne fra samarbejdsudvalgets møder, og man enedes om, at Dansk Jernbane Forbund efter hvert møde skulle have tilsendt 15 eksemplarer af protokollen, Julius Nielsen 5, Fællesorganisationen DSB, Københavns afdeling, 9, Jernbaneforeningen 13 og Dansk Lokomotivmands Forening 10, eller i alt 52 eksemplarer til organisationerne.

Med hensyn til videre publikationer for organisationernes medlemmer enedes man om, at fagbladene kunne optage referaterne som helhed efter ønske, dog om der var noget, man ikke ønskede offentliggjort, måtte dette overstreges i et af de referater, der tilsendtes organisationen.

Det vedtoges at afholde næste møde i første halvdel af september.

W. Herschend,  
formand.

Meldgaard Kristensen,  
sekretær.

### Årsmøde.

Danske Jernbaners Afholdsselskab afholdt lørdag den 3. og søndag den 4. juni årsmøde på »Bygningen» i Næstved.

Formanden, M. K. Thomsen, åbnede mødet og bød velkommen til de fremmødte.

Efter valg af referanter og ordstyrer blev de inden- og udenlandske gæster præsenteret. Fra udlandet var mødt repræsentanter fra Sverige og Norge.

Derefter var der en mindehøjtidelighed for afdøde medlemmer. Oplæsningen af navnene blev ledsaget af dæmpet musik. Til slut sang fru Malchau »Dejlig er jorden«. Det er en smuk og gripende måde DJA mindes deres afdøde medlemmer på.

Formanden aflagde derefter årsberetning og omtalte bl. a., at af DJA's stiftere levede der 8, hvoraf de 4 var til stede ved årsmødet. Takkede organisationerne for den støtte de ydede DJA. Efter at beretningen havde været diskuteret, blev den enstemmigt godkendt.

Derefter var der overrækkelse af et vandrebanner til den afdeling, som i årets løb har haft størst tilgang af nye medlemmer. Aarhus afdeling, som havde haft det sidste år, havde den ære at hjemføre det igen i år.

Kassereren aflagde regnskabet, som blev enstemmigt godkendt.

Formanden, M. K. Thomsen, blev genvalgt med akklamation.

Dagen sluttede med en festmiddag om aftenen.

Om søndagen var der udflugt til Møens klint. I rutebiler kørtes der fra kirketorvet til Hunosøgaard på Møen, hvor frokosten blev indtaget, derefter til hotel Store Klint, hvor der var lejlighed til at nyde de smukke omgivelser. En smuk tur, som såvel arrangørerne som deltagerne havde glæde af.

A. H.

### For hundeejere.

I henhold til Justitsministeriets cirkulære af 28. december 1949 er præmierne for ansvarsforsikring for hunde fra 1. januar 1950 forhøjede som følger:

- 1) For forsikringer, der tegnes uden forbindelse med anden ansvarsforsikring: Årlig præmie kr. 10,00.
- 2) For forsikringer, der tegnes i forbindelse med anden ansvarsforsikring: Årlig præmie kr. 8,00 for hver hund.

Som det fremgår af ovenstående, er der ikke mere nogen forskel på præmien for hundeforsikring i København og købstæderne og i landdistrikterne, idet der fremtidig kun skelnes mellem hundeanvarsforsikringer, tegnet i forbindelse med anden ansvarsforsikring eller hundeanvarsforsikringer, tegnet selvstændigt.

Da det på grund af tekniske vanskeligheder har været umuligt at afkorte merpræmien for de ikraftværende forsikringer den 1. februar, vil disse præmier blive reguleret ved afkortningen i august måned d. å., således at et medlem, der f. eks. tidligere har betalt 3,00 kr. halvårlig i præmie for sin hundeanvarsforsikring, i fremtiden vil blive afkortet 4,00 kr. halvårlig, dog med 5 kr. den 1. august i år.

Rettelse af policerne vil ikke finde sted, medmindre der i forvejen er ændring af andre forsikringer.

Den gensidige forsikringsforening  
for Tjenestemænd ved Statsbanerne.



**Anciennitetsplacering.**

Ved udarbejdelse af håndbogen »Danske Statsbaners Tjenestemænd 1950« (Personalialia) er efternævnte lokomotivførere, som er overgået fra motorførerstillingen, fejlagtigt indplaceret i anciennitetsrækken.

De pågældendes fremtidige plads bliver herefter således i den nedenfor anførte rækkefølge:

*E. A. W. Pedersen, Københavns Godsbanegaard, N. J. Andersen, Københavns Godsbanegaard, A. K. Modell, Korsør, A. P. Sørensen, Københavns Godsbanegaard, og P. A. Taklo, Københavns Godsbanegaard,*

mellem lokomotivførerne H. M. M. M. Christensen, Korsør, og H. Mikkelsen, Struer.

*E. W. Jespersen, Københavns Godsbanegaard, og E. W. Andersen, Horsens,* mellem lokomotivførerne H. A. Sørensen, Struer, og P. E. S. Rasmussen, Padborg.

*P. A. W. Pedersen, Københavns Godsbanegaard,* mellem lokomotivførerne P. H. Torbensen, Helsingør, og J. Maymann Hansen, Slagelse.

(Alle håndbogen 1950, side 166).

*O. K. Larsen, Aarhus H.,* mellem lokomotivførerne P. Jensen, Langaa, og C. S. E. Petersen, Viborg.

(Håndbogen 1950, side 164).

*P. S. Rasmussen, Aarhus H.,* mellem lokomotivførerne V. H. Jensen, Brande, og A. T. Husted, Fredericia.

*S. E. S. Sørensen, Esbjerg,* mellem lokomotivførerne J. A. M. Andersen, Korsør, og A. J. Jørgensen, Sønderborg H.

*E. Nielsen, Struer,* mellem lokomotivførerne P. K. Kristensen, Københavns Godsbanegaard, og A. E. Stubkær, Struer.

*H. F. Hansen, Københavns Godsbanegaard, og G. C. Knudsen, Skanderborg,* mellem lokomotivførerne E. V. T. Petersen, Nyborg H., og K. Svendsen, Nyborg H.

*O. P. Jensen, Skanderborg, og H. C. Rasmussen, Randers,* mellem lokomotivførerne C. Schertiger-Nielsen, Københavns Godsbanegaard, og K. F. Renard, Københavns Godsbanegaard.

(Alle håndbogen 1950, side 165).

*J. V. R. Jørgensen, Esbjerg,* mellem lokomotivførerne S. A. Andersen (Helsingør), Københavns Godsbanegaard, og S. P. Christiansen, Københavns Godsbanegaard.

*H. S. Rasmussen, Viborg,* mellem lokomotivførerne A. Hansen, Fredericia, og K. H. K. Olsen, Korsør.

*H. A. B. Pedersen, Faaborg, og O. Hare, Randers,* mellem lokomotivførerne K. H. K. Olsen, Korsør, og O. Nielsen, Københavns Godsbanegaard.

*O. N. Jensen, Københavns Godsbanegaard, og K. Sørensen, Slagelse,* mellem lokomotivførerne H. P. Winther, Slagelse, og E. K. Larsen, Aarhus H.

(Alle håndbogen 1950, side 166).

*A. Pedersen, Randers,* mellem lokomotivførerne S. Christensen, Padborg, og E. H. Nielsen, Randers.

*E. Ø. Nielsen, Brande, G. O. J. Ørtoft, Viborg, og C. H. Hjorth, Brande,* mellem lokomotivførerne E. H. Nielsen, Randers, og E. O. P. Nielsen, Horsens.

*A. K. R. L. Hansen, Faaborg,* mellem lokomotivførerne P. F. Møller, Fredericia, og A. C. Jacobsen, Københavns Godsbanegaard.

*B. E. Rasmussen, Faaborg, og O. Petersen, Randers,* mellem lokomotivførerne H. Christiansen, Næstved, og H. A. Stangerup, Københavns Godsbanegaard.

*J. M. Jensen, Faaborg,* mellem lokomotivførerne P. E. Rasmussen, Københavns Godsbanegaard, og H. E. Jensen, Københavns Godsbanegaard.

(Alle håndbogen 1950, side 168).

*R. C. S. Sørensen, Aalborg,* mellem lokomotivførerne A. P. Bang, Struer, og N. Juel, Fredericia.

*P. Bryhl, Brande,* mellem lokomotivførerne A. B. Johansen, Nykøbing Fl., og A. Vilhelmsen, Ringkøbing.

*E. V. Hall, Padborg,* mellem lokomotivførerne A. Vilhelmsen, Ringkøbing, og C. M. Jørgensen, Odense Syd.

(Alle håndbogen 1950, side 169).

*O. A. Sørensen, Aalborg,* mellem lokomotivførerne F. I. Nielsen, Padborg, og B. W. Hofmann, Københavns Godsbanegaard.

(Håndbogen 1950, side 167).

*K. A. Hansen, Odense Syd,* mellem lokomotivførerne H. T. Poulsen, Esbjerg, og E. N. Olesen, Herning.

(Håndbogen 1950, side 169).

**De amerikanske lokomotivførere går i strejke på grund af uenighed om diesel-lokomotiverne.**

Formanden for Amerikas Lokomotivmands Forbund (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen) udtalte sig for nylig kraftigt ang. forbundets kamp for forbedrede sikkerhedsforanstaltninger ved fremførelse af diesel-lokomotiver: Vi har nu udtømt alle fredelige forhandlingsmetoder, som står til rådighed indenfor Railway-Labour Act, og forbundet har ikke længere noget andet valg, end at henvende sig til forbundsmedlemmerne med en strejkeopfordring for på denne måde



at løse spørgsmålet. En komite, sammensat af repræsentanter for lokalforbundene over hele landet, har foretaget en undersøgelse blandt medlemmerne om deres indstilling til strejkespørgsmålet, af de 80 000, som blev spurgt, viste det sig, at en overvældende majoritet stemte for strejke, hvis uenigheden ikke kunne bilægges på en anden måde.

Forbundets hovedkrav går ud på, at der skal være 2-mandsbetjening på alle amerikanske diesel-lokomotiver i linietjenesten, for på den måde at sørge for såvel jernbanepersonalets som passage-rernes sikkerhed.

Ifølge et pressetelegram, som er indgået i midten af maj, fremgår, at lokomotivmændene nu går i strejke for at få sine krav gennemført. Strejken skulle oprindeligt være begyndt den 26. april, men forbundet har besluttet at udskyde datoen for strejken yderligere 14 dage efter at have modtaget en særlig opfordring derom fra De forenede Staters regering.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Aktuelle problemer for lokomotivmænd.

Med denne overskrift som emne afholdtes der et møde på maskinskolen i København den 10. marts 1950 arrangeret af oplysningsudvalget. Dansk Lokomotivmænds Forenings formand, hr. lokomotivfører E. Greve Petersen, var indleder, og jeg må med det samme fastslå, at indlederen gav oplysning om mange forskellige forhold, som jeg personligt tror både var rigtige og sandhed fra begyndelsen til enden. Men da jeg stod på sporsvognen og kørte hjem, kom jeg til at tænke på: fik vi i grunden drøftet, hvad der var aktuelle problemer for lokomotivmænd; efter min opfattelse — og jeg tror den deles af mange — har vi kun 2 hovedproblemer. Lad os tage et tilfælde ud af det virkelige liv på vor arbejdsplads, hvad er det, lokomotivmændene taler om, når de mødes på stuerne, enten de møder eller kommer fra tjeneste, så drejer samtalen sig altid om lønnings- og tjenestetidsregler.

E. Greve Petersen kom også ind på de bestræbelser, der ved DSB er sat i gang for at indføre besparelse og brugte også ordet: »rationalisering«; lad os først prøve at gøre det klart, hvad ordet »rationalisering« betyder i sin fulde udstrækning, efter min opfattelse kun et, en mere hensigtsmæssig fordeling og dermed en forhøjelse af produktionen, altså mere kørsel for os; men i den sidste ende er det vel også meningen, at den skal være arbejdsbesparende, f. eks. hvor der før var 20 mand, bruger man kun ca. 17—18, men produktionen (kørselen) er steget, indtægterne er blevet større, men arbejderens løn er den samme, lad mig lige nævne et tilfælde, der virker hårdt i vore dage og som går sin sejrsgang over Danmark under slagordet »landbrugsrationalisering« og »mekanisering«, hvor mange folk bliver der ikke overkomplette, men arbejdet bliver udført for mindre penge i arbejds løn, altså vinker

arbejdsløsheden i det fjerne. Nu ved jeg nok, at mange kolleger, som læser dette, vil sige, hvad vedkommer det os, vi kan jo ikke blive arbejdsløse, nej, men prøv på at overføre ordet »rationalisering« på lokomotivmændenes arbejdsforhold og område, da betyder det, at materiellet skal bruges mere, turene strammes, måske bliver antallet i turene mindre, altså dem, der bliver tilbage, skal køre mere, og nu er vi ved det punkt, hvor de nye tjenestetidsregler skulle træde i virksomhed og hindre en uforholdsmæssig udnyttelse af personalet. Er vore tjenestetidsregler ikke affattet — eller formet sådan — at tjenestefordelerne kan udnytte os så meget, som d'herrer ønsker blot ved en eneste henvisning altid at kunne sige, reglerne er overholdt, dog kan jeg sige, at vi her i 1. Distrikt aldrig møder en sådan udtalelse, selv om turene er strenge og lagt til rette med rationalisering for øje; lad mig nævne et tilfælde fra Helgoland, hvor vi kører i 15-mands ture, en tur på 15 mand (eller sæt) giver ikke (i visse kvartaler) fridage nok. Vi har rettet henvendelse om forholdet, men svaret lød: De fridage, der mangler, giver depotet, så loven om de 52 fridage pr. år bliver overholdt: her er et punkt, som ikke tjenestetidsreglerne klart dækker.

Jeg har også læst betænkningen, som udvalget for de nye tjenestetidsregler har afgivet, hvoraf det klart fremgår, når vore repræsentanter i et møde fremsatte krav om forbedring af denne eller hin art, mødte administrationen ved næste møde med en udregning, at det ville koste så mange tusinde kroner. Ja, tal er taknemlige, men jeg synes, at der overfor repræsentanter fra administrationen måtte kunne gøres gældende, at for lokomotivpersonalets vedkommende måtte der ske ændringer, da vor tjenesteydelse lå på toppunktet, og vi nærmer os det punkt, at et almindeligt menneskes helbred ikke kan tage mere, vi skal også have hvile og søvn, hertil kommer, at når andre folk holder fridag — week-end, kontorerne lukker — så kører vi, vi ved nok, at hjulene skal rulle både ved nat og ved dag, og det er vi indstillet på, og fremdeles vil vi yde vor medvirken til det bedste resultat for DSB. Dog synes vi, at for det arbejde, vi udfører ved dag og nat på forskellige tider, skulle give sig udslag i en human fortolkning af vore tjenestetidsregler; jeg kommer i tanker om en udtalelse, som vor generaldirektør har fremsat om den nu gennemførte takstforhøjelse, andre fik tårer, men til gengæld »påtog DSB sig sveden«; jeg vil vove at påstå, lokomotivpersonalet får sin part — af sveden.

Det andet problem, jeg nævnede, var lønninger, og her kan man vist nu blive enige om, at vore lønninger ligger i underkanten, og et naturligt krav om, at lokomotivpersonalet må have en lønning, som svarer til det arbejde — og det dermed forbindende ansvar — de udfører for statsbanerne og dermed det danske samfund, herom kan alle lokomotivmænd blive enige, men så snart næste spørgsmål stilles — tror jeg desværre, at



enigheden hører op — på hvilken måde skal det ske:

1. Skal ancienniteten være den bærende ide,
2. eller skal vi have flere opslagspladser?

Jeg tror, at lokomotivmændene fortsat må holde sig på anciennitetens vej. Disse grundregler, som her er nedlagt, tager ikke alene sigte på, at hver mand kender sin plads i rækken, her bliver ingen muligheder for de ret store udsving, som ellers nemt kan fremkomme på så stor en arbejdsplads, som DSB. Ancienniteten bevirker også, at et godt kammeratskab kan blive ved med at bestå, men hvorledes synes vor modpart — administrationen — om den af lokomotivmændene så fasthævede bundanciennitet; ja, da må jeg ærligt tilstå, at noget klart svar kan vist ikke formuleres.

Jeg tror nok, at der er tilbøjelighed til inden for visse kredse af administrationen, at fremstille anciennitetsrækkefølgen som en dåbsattest, som efter deres mening ikke kan holde i visse tilfælde, tager man så anciennitetens modsætning, nemlig opslagsstillingen, så har vi set, hvilke sørgelige resultater, der fremkom. Jeg vil ikke bebrejde de pågældende embedsmænd noget, men blot sige, det er godt, det ikke er mig, som skal besætte pladser ud fra det ene synspunkt, er bedømmelse nu retfærdig, er kendskabet til den mand så stort, at der med fuldstændig sikkerhed kan svares et fuldtone »ja«; jeg tror det ikke.

Men hvilken indflydelse kan det få at fastholde ancienniteten ved en eventuel kommende lønningslovrevision, efter min overbevisning kan det aldrig skade lokomotivmændene at stå samlet om dette anerkendte princip, hvis vi får flere opslagsstillinger, vil det betyde, at 5 pct. af personalet bliver så nogenlunde tilfreds med lønningen, men tilbage bliver der 95 pct., som er utilfreds, et sørgeligt tænkt resultat.

Lønnen til lokomotivførerne må forbedres på den måde, at det bliver den ældste ende, som eventuelt får et tillæg, men det må være større, end dem, vi har. Derved bliver der noget for de unge lokomotivførere at se hen til.

Det er naturligt at spørge, hvorledes og på hvilken måde kan lokomotivmændene fremskaffe sig disse ønsker opfyldt, det svar, jeg kan give, er, ved sammenhold i »Dansk Lokomotivmands Forening«, lad alle små særheder falde for det ene mål at få bedre tjenestetidsregler og bedre lønning; men der er endnu et spørgsmål, der trænger sig på, er DLF stærk nok til selv at gennemføre det; »nej«, desværre, er vor organisatoriske tilslutninger i orden, »nej«, jeg ved nok, vi er tilsluttet C.O. I, og nu er det så sørgelige berømte fællesudvalg jo kommet til verden igen, tilslutningen til C.O. I er både naturlig og rigtig, men det samme kan ikke siges om fællesudvalget.

Lokomotivmændene må — efter min overbevisning — tage grundigt under overvejelse, om der ikke er et andet sted, vi kunne hente større og bedre støtte for vore naturlige krav.

Helgoland, juni 1950.

P. Jensen.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Den under og efter krigen stærkt stigende arbejdsmængde i sygekassens kontorer har år efter år gjort det mere og mere vanskeligt under brug af det hidtil anvendte journalsystem at få sagerne ekspederet indenfor en rimelig tid. For at afhjælpe denne ulempe blev det i efteråret 1949 besluttet at omlægge (rationalisere) arbejdet — at forlade det tungt virkende journalsystem for at gå over til kartoteksystemer. Denne omlægning medførte et meget stort arbejde bl. a. med udfærdigelse af lægedistriktskartotek, navnekartotek, ydelseskartotek, et medlemskartotek til hver jernbanelæge samt stambøger, hvert af disse kartoteker (à ca. 25 000 kort) indeholdende en række oplysninger om sygekassens ca. 43 000 voksne medlemmer. Endvidere måtte der indføres nye medlemsnumre og, bl. a. for at imødekomme krav fra jernbanelægernes organisation, fremstilles nye medlemskort med forskellig oplysende tekst. Disse meget omfattende arbejder, der var planlagt udført i januar og februar d. å., blev grundet på indtil 9 ugers forsinkelse i leveringerne af kartoteker og medlemskort først tilendebragt i april måned. På dette tidspunkt var der, da en række arbejder havde måttet standses under udfærdigelse af de omtalte kartoteker m. m. sket stor ophobning af regninger og sager vedrørende optagelse, flytning m. m., hvis ekspedition det, dels grundet på vanskelighederne ved de nye systemers indførelse, dels på grund af langvarige sygdomsperioder blandt det ved disse arbejder indøvede personale, ikke har været muligt at komme igennem uden urimelig lang ventetid for de pågældende medlemmer. Dette gælder også arbejder vedrørende de pr. 1. april stedfundne forflytninger, forfremmelser og lægeskifter og de efter 1. april modtagne regninger bl. a. privatlægeregningerne, og der vil hengå endnu nogen tid, inden kontoret er à jour med dette arbejde, hvis udførelse også sinkes ved, at der for tiden og resten af året må arbejdes med såvel det gamle som det nye system.

Først, når det nye system er indarbejdet, og det gamle system afviklet, vil man kunne forvente helt tilfredsstillende — hurtig — ekspedition af sager og hurtig anvisning af regninger. Man må derfor bede medlemmerne om overbærenhed m. h. t. forsinkelser og eventuelle fejl endnu i nogen tid.

På den i december måned 1948 udsendte fortegnelse over »Københavnske jernbanelægere og specialisters konsultation« bedes følgende rettelselser foretaget:

#### 2 A. lægedistrikt: jernbanelæge Baastrup.

Konsultationstid kl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—13<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, onsdag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 11—12; på centralværkstedet mandag og fredag kl. 9—10.

#### 4 A. lægedistrikt: jernbanelæge Petri.

Privat bopæl ændres til Bredgade 76 og privat telefon til Palæ 6868.

#### 5 C. lægedistrikt: jernbanelæge Vald. Petersen.

Konsultationstid kl. 13—14, lørdag dog kl. 9—10, fredag tillige kl. 18—19.



187. lægedistrikt: jernbanelæge Johanne Byrialsen Stevns.

Konsultationstid kl. 14—15, tirsdag dog kl. 17—18 og lørdag kl. 9—10½.

Jernbanelæge Biering-Petersen, V. Boulevard 4, er bortrejst fra 17. juni til 12. august d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge H. Gundel, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til de sædvanlige tider.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, 4 B og 5 B lægedistrikt, København, er bortrejst fra 30. juni—10. august d. å.

Hans Praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Th. Tingmann, Refsnæsgade 46, St. Tlf. Nora 7545.

Konsultationstid kl. 12—13, fredag tillige kl. 18—19, lørdag dog kl. 9—10.



### Taksigelse.

Min hjerteligste tak for den smukke erindringsgave, som jeg modtog ved min afsked. Samtidig vil jeg gerne takke for den ære, der blev vist mig ved at udnævne mig til æresmedlem af DLF's festkasse i Aarhus afdelinger.

Pens. lokomotivfører G. Schou,  
Aarhus.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

Lokomotivfører Charles Frederiksen,  
Aarhus.

### Personalia.

#### Afsked.

Lokomotivførerne:

- E. C. J. Christensen, Kbhvn.s Godsbgd., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-8-50.
- H. P. Bispekov, Kbhvn.s Godsbgd., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-8-50.
- K. F. Honoré, Struer, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-9-50.
- F. A. Jønsson, Kbhvn.s Godsbgd., efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-9-50.

#### Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører E. E. Bielefeldt, Stilling, død den 14-5-50.

Pens. lokomotivfører S. J. Simonsen, København, død den 15-5-50.

#### Dødsfald blandt medlemmer.

Lokomotivfører H. K. Jensen, Lunderskov, død den 8. 8-6-50.

### Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Frederikshavn: Formandens navn og adresse rettes til: L. V. R. Madsen, Grønnegade 5.

Frederikshavn: Kassererens navn og adresse rettes til: A. Ridtland, Ingeborgvej 59.

Aalborg: Formandens navn og adresse rettes til: N. E. Jensen, Bornholmegade 74, 3.

### Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-6-50. Pens. lokomotivførere:

H. V. Jørgensen, Skovbovængets Alle 20, Roskilde.

T. Hansen, Stationsvej, Brande.

A. Rasmussen, Henrik Rungsgade 25, 3. Kbhvn. N.

M. L. Hansen, Kystvej 17, Nyborg.

M. F. Andersen, Dalføret 9, 2. Kbhvn. S.

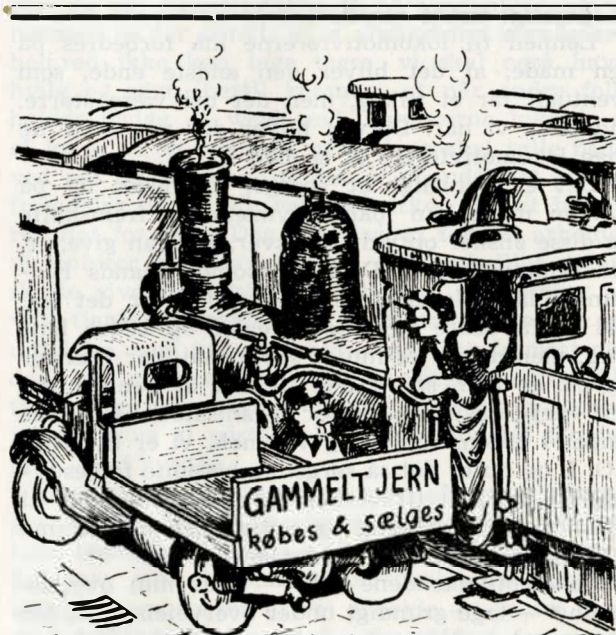
E. C. A. R. Meng, Henrik Rungsgade 16, 1. Kbhvn. N.

P. V. Jensen, Skovbovængets Alle 25, Roskilde.

S. W. Andersen, Overskousvej 9, 2. Kbhvn. Valby.

### 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.



- Måske det er en ren tilfældighed, at han har solt den lige netop her-



**Regnskab for Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Sygekassens status pr. 31. marts 1949.

**AKTIVER:**

Beholdning i kassererkontoret:

Kontant .....	230,52		
Giro .....	10 842,57		
Nationalbanken .....	6 435,95		
Privatbanken .....	1 579,76		
Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd .....	53 518,60		
			72 607,40

Obligationsbeholdningen efter kurs pr. 31/3 1949:

5 % Statens Boligfonds 1. serie:			
8 litra A à 5 000 =	40 000		
1 » B » 2 000 =	2 000		
46 » D » 500 =	23 000		
65 » E » 100 =	6 500		
	71 500	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	73 108,75

5 % Statens Boligfonds 2. serie:			
5 litra A à 5 000 =	25 000		
12 » B » 2 000 =	24 000		
21 » D » 500 =	10 500		
34 » E » 100 =	3 400		
	62 900	102 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	64 315,25

5 % Kommune Kreditf. 3. serie:			
1 litra C à 200 =	200	101 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	203,50

4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Kommune Kreditf. 7. serie:			
3 litra FF à 4 000 =	12 000	96 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	11 550,00
4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østifternes Kreditf. 14. serie:			
2 litra F à 4 000 =	8 000		
1 » A » 2 000 =	2 000		
	10 000	98	9 800,00

4 % Østifternes Kreditf. 13. serie:			
15 litra F à 4 000 =	60 000		
1 » B » 1 000 =	1 000		
	61 000	92	56 120,00

4 % Østift. Kreditf. 1. afd. 16. serie:			
19 litra A à 2 000 =	38 000	90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34 295,00

3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Østift. Kreditf. 1. afd. 16. serie:			
22 litra A à 2 000 =	44 000		
4 » B » 1 000 =	4 000		
	48 000	82 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	39 720,00

4 % Østift. Kreditf. 12 litra F à 4 000 = 48 000			
1 » A » 2 000 =	2 000		
	50 000	91	45 500,00

4 % 30-årige statslån af 15/12-1942:			
12 litra A à 4 000 =	48 000	95 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45 840,00

4 % Sønderjyllands Kreditf. 9. serie:			
8 litra M à 4 000 =	32 000		
7 » L » 2 000 =	14 000		
4 » K » 1 000 =	4 000		
	50 000	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45 750,00

4 % Østift. Husmandskreditf. 6. afd.:			
21 litra A à 2 000 =	42 000		
8 » F » 1 000 =	8 000		
	50 000	91 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	45 750,00

4 % Jydsk Husmandskreditf. 5. afd.:			
25 litra A à 2 000 =	50 000	91 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	45 875,00
			517 827,50

Diverse debitorer:			
Socialministeriet, tilskud for 1948 .	476 741,00		
Andre (specificeret omstændige) ..	26 826,21		
			503 567,21

Skyldsætning til De statsanerkendte Sygekassers Genforsikring af Begravelseshjælp ....			
	706 381,00		
			1 800 383,11

**PASSIVER:**

Skyld til De statsanerkendte Sygekassers Genforsikring af Begravelseshjælp pr. 1/4-48 .....			
	765 246,00		
Afdrag .....	58 865,00		
			706 381,00

Diverse kreditorer:  
De statsanerkendte Sygekassers Genforsikring af Begravelseshjælp:

Hensat som skyldig præmie for tiden 1/1—31/3 49 ..			
	26 433,65		
afdrag på skyldsætning pr. 1/1—31/3 49	14 716,25		
renter af skyldsætning pr. 1/7 48—31/3 49 .	18 542,50		
	59 692,40		

÷ tilgodehavende for udbetalt begravelshjælp pr. 1/1—31/3 49			
	36 800,00		
			22 892,40
Andre (specificeret nedenstående)	436 729,22		
			459 621,62

Kursreguleringsfonden:			
Saldo pr. 1/4-48 .....	46 637,50		
med fradrag af:			
Differencen mellem udtrukne obligationers pålydende og den for disse den 31/3-48 bogførte værdi .....			
	697,50		



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Kursregulering af obligationsbeholdningen		
pr. 31/3-49 .....	31 010,00	
	<u>31 707,50</u>	14 930,00

Formuekonto (reservefonden):		
Saldo pr. 1/4-48 .....	716 174,50	
Ifl. driftsregnskabet .....	÷96 724,01	
	<u>619 450,49</u>	1 800 383,11

Specifikation af diverse debitorer og kreditorer, andre:

	Tilgodehavende	Gæld
A 1. a. Medlemsbidrag fra nyden- de medlemmer .....	18 210,06	6,38
3. a. Renter af sygekassens ka- pital .....	4 680,74	
5. Diverse indtægter .....	138,00	2 596,91
B 1. a. Almindelig lægehjælp ...	166,97	64 875,35
b. Speciallægehjælp .....		15 777,36
2. Medicinske bade, lysbade m. m. ....		10 201,38
3. Massage .....	41,13	11 925,45
4. Røntgenbehandling og -fo- tografering .....		12 275,68
5. a. Amindelige offentlige sy- gehuse .....	334,65	64 129,67
b. Private hospitaler, kuran- stalter og klinikker .....	11,75	10 227,60
c. Tuberkuloseanstalter .....	1 202,30	1 229,75
d. Sindssygehospitaler .....	1 844,61	2 81,70
e. Andre særforsorgsanstalter		575,50
f. Rekonvalescenthjem .....		2 447,70
6. a. Jordemoderhjælp .....		5 100,10
b. Lægehjælp .....		5 536,21
7. Medicinydelse .....		180 800,40
8. Tandlægehjælp .....		29 098,35
9. a. Bandager o. l. ....		2 468,61
b. Brilller, sprøjter, apparater o. l. ....		51 72,43
10. a. Kontingent til sygepleje- virksomheder .....	196,00	3 500,63
b. Honorar til sygeplejersker		826,76
12. b. Rejser og møder .....		30,00
c. Arbejde vedrørende inva- lideforsikringen .....		1 444,96

d. Tryksager, protokoller, porto m. m. ....	2 936,53
e. Andre administrationsudgif- ter .....	3,20
13. Befordringsudgifter .....	660,61
	<u>26 826,21</u>
	436 729,22

Driftsregnskab 1. april 1948—31. marts 1949 for invalideforsikringen.

INDTÆGT:

A 6. Invalideforsikringspræmie:	
a. Invalideforsikringspræmie .	202 174,10
b. Tilbagebetalt do. .	586,01
	<u>201 588,09</u>
A 7. Renter af invalideforsikringens kapital ..	500,02
A 8. Bidrag til krigsulykkesforsikringen .....	128 808,00
	<u>330 896,11</u>

UDGIFT:

B 16. Udbetalt efter ordre fra in- valideforsikringsfonden:	
a. For sygebehandling .....	3 449,20
b. For bandager, proteser m. m.	12 545,63
	<u>15 994,83</u>
B 17. Udbetalt til sygekassen:	
a. 5 % af invalideforsikrings- præmien .....	10 108,71
b. 5 % af krigsforsikringsbi- draget .....	6 440,40
	<u>16 549,11</u>
B 18. Udbetalt til sygekassen:	
Indvundne renter .....	500,02
B 19. Andre udgifter:	
a. Lægeattester .....	895,00
b. Rejseudgifter .....	106,60
c. Høreapparater .....	6 347,82
d. Leverpræparater .....	492,15
e. Undervisning .....	0,00
f. Diverse udgifter .....	0,00
	<u>7 841,57</u>
	40 885,53
Overført til invalideforsikringsfondens kapital- konto .....	290 010,58
	<u>330 896,11</u>

(Fortsættes)

REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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