



NØ 2

20. januar 1950

50. årgang

Motoruddannelsen genoptages.

Efterhånden som manglen på lokomotivfyrbødere blev mere og mere følelig i efterkrigsårene, og tilgangen af lokomotivfyrbøderaspiranter til gengæld bedredes betydeligt, blev det et problem, hvorledes uddannelsen — i særlig grad den teoretiske — kunne gennemføres indenfor den fastsatte aspiranttid. Med de uheldige skoleforhold indenfor statsbanerne, hvor både manglen på lokaler og lærerkræfter gør sig gældende, var det et problem at finde frem til en tilfredsstillende løsning. Den pludselige og yderligere udvidelse af aspirantantallet, der opnåedes ved at sætte aldersgrænsen op for kørende ekstrahåndværkeres antagelse til denne stilling fra 1. januar 1949, forbedrede ikke forholdet. Og det stod hovedbestyrelsen klart, at en øjeblikkelig ændring var påkrævet. Det er imidlertid altid svært — for ikke at sige umuligt — at foretage en udbygning, når det hus, hvori denne skal foregå, ingen udvidelsesmuligheder har, dels på grund af dens beliggenhed, dels fordi materialebevillingerne fortsat er vanskelige. Den eneste udvej måtte derfor blive en indskrænkning et andet sted, hvor det fandtes forsvarligt.

En sådan måtte man gribe til ved årsskiftet 1948/49, hvor situationen på det nævnte område var kritisk. Som en rimelig eller i hvert fald forsvarlig og fornuftig løsning valgte man midlertidigt at inddrage motoruddannelsen og udnytte de derved ledige lokaler og lærere til lokomotivfyrbøderkursus. På det tidspunkt var den motoruddannede styrke af lokomotivførere så stor, at det fornødne behov kunne dækkes, og man

måtte regne med, at de lokomotivførere, der stod for at skulle gennemgå uddannelsen i motortvæsen, havde en alder, som ikke skulle være nogen hindring for en udsættelse i henseende til senere at opnå de fornødne kundskaber. Da der på samme tid ikke var udsigt til en umiddelbar forestående forøgelse af motormateriellet, skulle en kortere periode uden uddannelse i dette fremdrivelsesmiddel kunne forsvares.

Naturligvis var der også kun tale om en kort periode. Den fortsatte fremgang i genopbygningen og uforudsete ændringer af statsbanernes banenet og udvidelse af materiel kræver en tilbagevenden til normale forhold så hurtigt som muligt. Alle de mange forskellige faktorer skal engang opnå at følges ad og forenes i det normale, der er udarbejdet for at skabe soliditet såvel i uddannelsen som i en naturlig tilgang i forhold til afgang.

Man har derfor i det forløbne år søgt at finde frem til en løsning, som giver mulighed for en fortsat uddannelse af et større antal lokomotivfyrbøderaspiranter end det, der normalt er afsat skolehold til, og en samtidig uddannelse af lokomotivførere til motortjeneste. Skønt vanskelighederne med hensyn til lokaler og lærerkræfter stadig gør sig gældende, vil man i det kommende år forsøge at indpasse et motorkursus og fortsat bibeholde 3 kursus for lokomotivfyrbøderaspiranter i det første halvår (heraf 1 i Aarhus) og 3 kursus i andet halvår, som påbegyndes tidligere end normalt, således at man i Aarhus kan afholde det ønskede motorkursus.

J. H. Oldenbroek, Internationalisten.

Som tidligere refereret blev ITF's generalsekretær J. H. Oldenbroek valgt til den Frie Faglige Verdensorganisations generalsekretær. Om denne intelligente og sprogkyndige mand, for hvem hele livet har været et arbejde for fagbevægelsen, fortæller ITF's præsident, O. Becu, der tillige er formand for de belgiske søofficerer:

Vor generalsekretær, J. H. Oldenbroek, er enstemmigt valgt til generalsekretær for International Confederation of Free Trade Union, som afholdt sin konstituerende kongres i London i tiden 28. november — 9. december 1949. Han har dermed nået det højeste embede indenfor fagbevægelsen.

Oldenbroek er født i Amsterdam 1897 og sluttede sin skolegang allerede i den tidlige alder af 14 år og begyndte sin arbejdende tilværelse og fortsatte uddannelse på et kontor. Allerede fra begyndelsen var han draget af fagbevægelsen, og i 1915 blev han medlem af Hollandske Kontorpersonales Fagforening.

Han havde imidlertid ikke været her ret længe, før han som Edo Fimmens sekretær i 1919 fulgte denne til IFTU, og i 1921 i en alder af 24 år flyttedes han til ITF og begyndte der som dennes kontorchef. Det var indenfor denne organisation han uafbrudt i 28 år skulle ofre sine bedste kræfter i arbejderens tjeneste i almindelighed og transportarbejderens interesser i særdeleshed.

Med sin skarpsindige og beslutsomme karakter, udmærkede han sig snart, og fagbevægelsens ledende mænd havde tillid til ham og vurderede hans arbejde, og hans steg mere og mere i deres agtelse. Han blev snart en af de nærmeste og mest hengivne medarbejdere til ITF's daværende generalsekretær, den nu afdøde, men uforglemmelige Edo Fimmen. Ved hvert vigtigt møde og i hver aktion, som ITF foretog, stod Oldenbroek ved sin chefs side og støttede ham med sine rige talegaver. Summen af det værk, som Oldenbroek under denne tid udrettede i kampen mod kapitalismen, fascismen og nazismen, og hans kamp for bedre levevilkår for transportarbejderne kan kun til fulde vurderes, når ITF's historie skal skrives, og der hans hele væsen er ridset ind på hvert blad. De, som har været lykkelige at stå i intimt samar-

bejde med ham, ved, med hvilken fuldstændig hengivelse og ofte selvopofrelse han udførte sine overordentlige svære og ofte risikable opgaver.

I 1939, da ITF's hovedkontor, stadig under Edo

Fimmens ledelse overflyttedes til Storbritannien, fulgte Oldenbroek dem, der gik i landflygtighed for at fortsætte kampen for friheden i de følgende år og udviklede sig til at blive den ansvarlige leder af vor internationale. Dette skete i 1941, da vor værdsatte Edo Fimmen tog til Mexico i forhåbning om, at han dér skulle genvinde sit helbred. Oldenbroek overtog styret, og kort efter Edo Fimmens død i 1942 udnævntes han til ITF's generalsekretær. Det var ingenlunde nogen let opgave at overtage ledelsen og det dermed forbundne ansvar og arven fra en over hele verden afholdt leder, hvilken



havde skænket hele sit liv for at bygge op og udvikle det, som altid har været det mest indflydelsesrige af de internationale arbejdersekretariater for ikke at tale om det faktum, at fagbevægelsen under krigen gennemgik en af de sværeste perioder i sin historie. Men takket være Oldenbroeks drivkraft, skarpe indblik og øvede indsigt opnåedes stadigt vidtgående udvikling af ITF's virksomhed. Trods store vanskeligheder udforskede han stadig nye veje og gennemforskede nye områder, stadig på sin post, hvor som helst transportarbejderne, og af disse specielt søfolkene, blev tvunget til at tage aktiv del i kampen for at genvinde friheden. Gennem sin kloge ledelse og den altid autoritative klang i hans røst, gav han tillid i alle internationale kredse blandt regeringer og militære ledelser, og øgede i betydelig grad den rolle, som ITF spillede i Vestmagternes krigsanstrengelser, alt imedens arbejdede han stadig på at forbedre transportarbejderens skæbne. Det arbejde, han udførte under krigen som medlem af IAO's styrelse, hans bidrag og præstationer ved Inter-

national Arbejdskonferencer og indenfor IAO's Paritetiske Søfartskommission, vurderedes altid meget højt også af modstanderne. I beundringsværdige og inspirerende budskaber trængte hans røst gennem radioæteren til arbejderne i de lande som stønnede under nazistisk og fascistisk tyranni. Overbevist, som han var om, at retfærdigheden sluttelig ville sejre, var hans fornemste interesse oprettelse af en varig fred, som skulle være i stand til at forsvare de demokratiske principper, og arbejdernes sociale rettigheder. Han delte imidlertid ikke det håb og de forventninger, som mange følte ved stiftelsen af »Faglige Verdensorganisation i 1945«. Hvor velment dette forsøg endda kunne have været, hvilket skete i fredens gryningstid i et ophidsende og stærkt begær efter at samle arbejderklassen til en enhed. I denne organisation indtraf det for første gang i fagforeningsbevægelsens historie på Stalins ordre, at kommunistiske såkaldte arbejdsledere satte sig ned ved rådsbordet sammen med andre partier i bevægelsen. Takket være sin store erfaring i internationale fagforeningsproblemer, hans dybe indblik i hidhørende problemer og hans forvisning om, at de kommunistiske fagforeninger kun udgjorde legeværk i det politiske spil, lykkedes det Oldenbroek i samarbejde med sine styrelseskolleger og med understøttelse af to ITF-kongresser, at bevare sin organisation fra opløsning og lammelse.

Udviklingen for Verdensforbundets sammenbrud og stiftelsen af Den Frie Faginternationale viste, hvor rigtigt det standpunkt var, som ITF havde tilligemed de andre internationale arbejdssekretariater.

Det siger sig selv, at det terræn, som mistedes, måtte genoprettes, og at de frie demokratiske fagforeninger har en mission af yderst vigtighed at udrette til civilisationens og menneskelighedens fremme. Jeg er overtydet om, at Oldenbroek med sin uovervindelige karakter ikke kommer til at svigte arbejderens forventninger på sin nye post af verdensomfattende rækkevidde.

ITF taber i ham en værdifuld leder, som det er svært at erstatte, en mand, som har sat alle kræfter og kundskaber ind til gavn for alverdens transportarbejdere. ITF har afstået ham til formand for arbejderklassen i sin helhed, men vi siger ikke farvel til ham, idet vi er overbevist om, at de intime bånd, som allerede er knyttet mellem Den Frie Faginternationale og ITF kommer til at føre til et frugtbart samarbejde.

Det forestår blot for os på ITF's vegne at udtrykke vor dybtfølte taknemlighed for alt, hvad han har gjort for transportarbejderne, vor beretigede stolthed over, at en mand, som arbejdede sig op indenfor ITF, vor ven og medkæmper, Oldenbroek, har nået et så højt embede samt først som sidst at rette til ham vore hjerteligste gratulationer i forhåbning om, at han må nå den fremgang, han fortjener og bringe sine vældige opgaver til en lykkelig slutning.

Jernbanereparationsværkstederne i Vesttyskland.

Af Günther Stetza.

En af de mest interessante og samtidig en af de vigtigste opgaver i efterkrigstransporten i de vestlige zoner i Tyskland er jernbanereparationsværkstedernes systematiske arbejde.

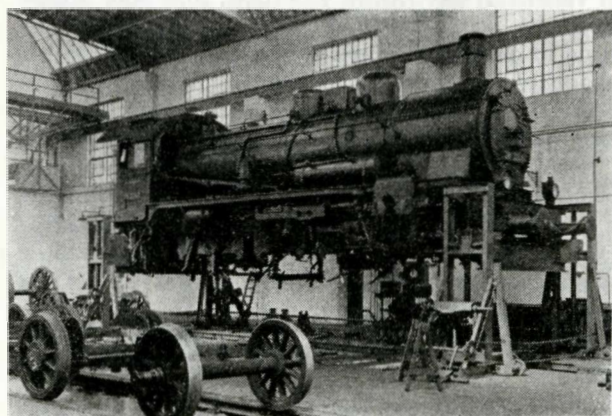
I forbindelse med inddelingen af hele det tyske jernbanesystem i hoveddistrikter indtager Essen distrikt uden tvivl den vigtigste plads på grund af det tætbefolkede Ruhrdistrikt og det store antal større og mindre byer, som er forbundet ved et tæt jernbanesystem.

Det indbefatter sammen med Wuppertal og Köln distrikter et befolkningsområde på ca. 9 mill. mennesker, af hvilke en stor del er beskæftiget i minerne og industrien, og som kræver en travl personbefordring foruden den tunge godsbeholdning. Det vidt forgrenede jernbanesystem har uheldigvis lidt de største ødelæggelser under krigen sammenlignet med andre dele af landet. Derfor har der efter kapitulationen i 1945 måttet udføres et mere intensivt genopbygningsarbejde i Vesttyskland for at opnå en normal transportsituation igen.

De tre vesttyske jernbanedistrikter, Essen, Wuppertal og Köln, opretholder 12 reparationsværksteder, af hvilke 4 kun beskæftiger sig med lokomotiver, 3 kun med godsvogne, 1 kun med sporskifter og de resterende 4 både med passager- og godsvogne.

Ødelæggelsen af jernbaneværkstederne har været forskellig; medens f. eks. Siegen-værkerne er blevet ødelagt 90 pct., slap det store Schwerte reparationsværksted næsten uskadt, så at man her kunne udføre de første vigtige reparationer efter krigen. Ødelæggelsesgraden er 50—75 pct.

Genoptagelsen af arbejdet i reparationsværkstederne var i begyndelsen yderst vanskelig. Manglen på råmaterialer og værktøj har været så enorm på grund af plyndringer, at arbejderne var nødt til selv at medbringe værktøj for at kunne udføre arbejdet. Da leveringen af reservedele ikke fandt sted som følge af stilstanden inden for han-



Fra Jernbaneværkstedet i Düsseldorf.

del og industri, måtte reparationerne næsten indstilles før pengeombytningen i 1948. Kun godsvogne og i en tilladt udstrækning passagervogne var blevet istandsat for at imødekomme gods- og fødevarertransportens mest påtrængende krav, eller de blev bragt til reparation i den private industri og vognfabrikerne. Imidlertid, ved belejligen medvirken af kendte vognfabriker, har det været muligt at istandsætte 1000 lokomotiver allerede før november 1945 i de tre nævnte jernbanedistrikters område.

Resultatet af arbejdet i de 12 vesttyske jernbanereparationsværksteder i 1948 er følgende:

1) Lokomotiver:

| lille rep. | middel rep. | stor rep. | ialt |
|------------|-------------|-----------|-------|
| 861 | 713 | 911 | 2,485 |

(foruden 379 maskiner, som er blevet istandsat i private værksteder og i Belgien).

2) Godsvogne:

| lille rep. | middel rep. | stor rep. | ialt |
|------------|-------------|-----------|---------|
| 28,561 | 118,291 | 19,633 | 166,485 |

(foruden 18,517 godsvogne, som er blevet istandsat i private værksteder og i Belgien).

3) Personvogne:

| lille rep. | middel rep. | stor rep. | ialt |
|------------|-------------|-----------|-------|
| 1,810 | 2,806 | 63 | 4,769 |

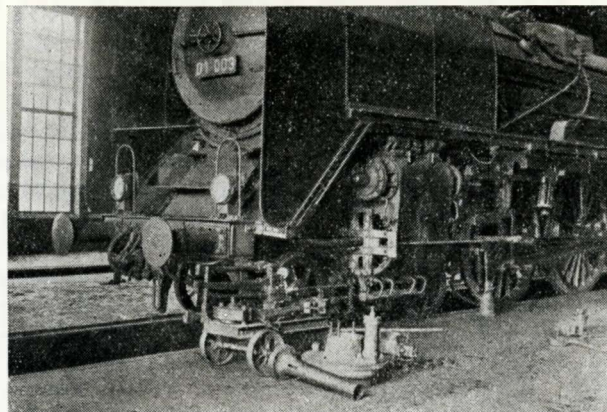
(foruden 180 vogne, som er blevet istandsat i private værksteder og i Belgien).

Reparationsordrerne i Belgien, som er finansieret af Marshall-planen, ophørte med udgangen af første halvdel af 1949. Kontrakter om reparation af lokomotiver var dog løbende til slutningen af 1949. En forlængelse af disse ordrer er endnu ikke tilvejebragt.

Efter pengereformen i Tyskland blev reparationsværkstedernes kapacitet forøget, da manglen på materiale mindskedes, og arbejdernes levestandard blev betydeligt forbedret.

Imidlertid kom de tyske jernbaner ind i en meget vanskelig økonomisk situation, som ikke kunne løses ved nedsættelse af passagertransporten. På grund af denne krise måtte man i stor udstrækning tilbageholde reparationsordrer i private vognfabriker. Det næste nødvendige skridt som følge af disse økonomiske vanskeligheder var indførelsen af kortere arbejdstid, som, skønt den forhindrede afskedigelser, medførte en ugunstig arbejdsydelse, da kun 75 pct. af de hidtidige opgaver kunne udføres. I stedet for afskedigelse af 300 arbejdere blev arbejdernes løn reduceret med omtrent 11 pct. på grund af arbejdstidsforkortelsen.

Udsigterne for den nærmeste fremtid er stadig usikre, da det endnu ikke er klart, om jernbanerne vil være i stand til at realisere den udarbejdede plan om elektrificering. Dette afhænger igen af de tyske jernbaners økonomiske udvikling. Desuden



En af de mindre reparationer under udførelse.

truer tilbageleveringen af 1500 lokomotiver til fremmede lande (tidligere fjendtlige lande), så at maskinernes hidtidige levetid på 25—30 år må forlænges betydeligt. På grund af lokomotivernes almindelig forældede tilstand er kulforbruget blevet 15—20 pct. højere end i 1936. Det daglige arbejde af et almindeligt persontogslokomotiv andrager 250—300 miles, men et godstogslokomotiv kun 120 miles. Befordringen af en godsvogn kunne nedsættes til den bemærkelsesværdige tid af 4,7 dage.

Jernbaneværkstedernes præstationer i Essen, Wuppertal og Köln området adskiller sig betydeligt fra dem i de andre distrikter. De nævnte 12 reparationsværksteder er i spidsen med 22,5 pct. af de samlede reparationer i efterkrigstidens Tyskland.

Når man imidlertid betragter den kendsgerning, at antallet af passagertog kunne forhøjes fra 2,800 i 1948 til 3,600 i 1949, et tal, som uden tvivl vil blive forøget yderligere ved den nye køreplans ikrafttræden, er det klart, at dette område med sammenhobningen af store industri- og minebyer behøver en særlig omhyggelig omsorg og udvikling.

Lokomotiver og jernbanevogne i virksomhed i Essen-jernbanedistrikt (Tyske jernbaner).

For tiden er 1400 damplokomotiver til disposition for passager- og godstransporten såvel som for rangertjenesten og vedligeholdes af 32 forskellige jernbanereparationsværksteder. Mere end 1000 maskiner er brugbare.

Essen-jernbanedistrikt har den største trafikkapacitet på grund af det store antal byer og ruter i det industrielle territorium i Vesttyskland indbefattet en stor transport af arbejdere. Antallet af de daglige passagertog andrager 1190, mens 1311 regulære godstog er i drift daglig plus 55 yderligere særlige passager- og 184 godstog. Det nødvendige antal lokomotiver hertil er:

| | |
|-----|-----------------------|
| 221 | til passagertransport |
| 337 | » godstransport |
| 220 | » rangertjeneste |

så at et yderligere stort antal brugbare maskiner er disponible i tilfælde af uventede trafikforøgelseser. Den månedlige præstation af de maskiner, som er i drift er:

| | | | |
|--|--|--|--|
| omkring 1.040.000 miles til passagertrafik | | | |
| » 810.000 » » godstrafik | | | |
| » 950.000 » » rangertjeneste, | | | |

medens kulforbruget er 72.000 t, det er omkring 25 t pr. 1.000 lokomotiv-miles.

Antallet af vogne i det ovenfor anførte jernbanedistrikt i Essen fordeler sig med 1.800 passagervogne, af dem 360 til hurtig- og eksprestog og 24.000 godsvogne, af hvilke størstedelen er blevet istandsat på egne værksteder efter krigen.

Voggenes stand er blevet betydeligt forbedret i den sidste tid, skønt mange vogne med en alder af mere end 40 år stadig er i brug. Næsten alle passagertog er oplyst igen, efter at manglen på lamper er afhjulpet.

Danske Statsbaners nytårshæfte.

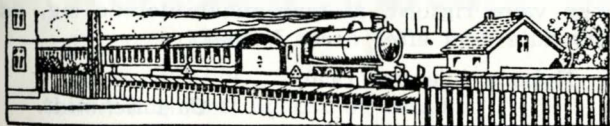
Som en kontrast til statsbanernes årsberetning, der med sine mange tal og statistiske udregninger er lidet opmuntrende læsestof ved nytårtid, udsendte man ved årsskiftet et smukt billedhæfte, ganske vist også med tal og små grafiske planer, men i en livlig form. Den, der blader hæftet igennem, får et indblik i de mange problemer, der kan opstå indenfor så stor en institution, problemer, som skal overvindes på den ene eller anden måde.

Hæftet er i år udformet i en særegen kalenderform, hvori man har ønsket — som generaldirektør E. Terkelsen udtaler i nogle indledende ord — ikke alene at give et indblik i virksomheden, men også at fremhæve årets begivenheder, lige fra »Uldjyden«s jomfrutur til mekaniseringen ved gaffeltrucks og ballaststoppemaskine.

Med held har redaktionen samlet et godt billedmateriel suppleret med grafiske oversigter over bl. a. indtægter og udgifter samt årsagerne til stigningerne indenfor de to grupper.

I reklamemæssig henseende er det utvivlsomt en udmærket nytårshilsen, og forhåbentlig kan den i det kommende år have den indflydelse på den megen omtale af statsbanernes underskud, at mere optimistiske øjne ser på institutionen og dens mange vanskeligheder, så omtalen i 1950 af Danske Statsbaner præges af disse sidste ord fra generaldirektørens indledning:

»Men vi kan måske dog kaste strejflys ind over emnet (årsagen til underskudet. red.), og vi har troen på, at øget kendskab til vore forhold vil resultere i øget forståelse af dem og øget sympati for vort personales arbejde.«



En hilsen fra U. S. A.

I sommeren 1949 fik vi en dag besøg af en ældre dansk-amerikaner, der præsenterede sig som lokomotivfører H. J. Jensen. Skønt emigreret allerede som 12 årig, talte han udmærket dansk, og vi fik en længere samtale om problemer af fælles interesser, ligesom han fortalte om spredte træk fra sit liv i det fremmede. Hans forældre bosatte sig i Salt Lake city i staten Utah. De første år var de sværeste og ikke mindst skolegangen og det nye sprog voldte mange vanskeligheder. Fra sit 20. år har Jensen været beskæftiget ved jernbaneselskabet »Union Pacific«, og i de sidste 18 år som lokomotivfører. Det var derfor naturligt, at han var interesseret i at stifte bekendtskab med danske lokomotivmænds løn- og tjenestevilkår. For at han nærmere kunne studere dette, var vi Jensen behjælpelig med at komme i kontakt med lokomotivmænd ude i det praktiske liv, så han kunne supplere de allerede indhentede oplysninger fra os med kendsgerninger fra dagliglivet.

Efter sit togt gennem landet besøgte han os atter og udtalte bl. a. sin anerkendelse og glæde over Statsbanernes udmærkede materiel og danske lokomotivmænds høje standard. Fraregnet de specielle luksus-tog i Amerika står den danske rejsehastighed ikke tilbage for vore, udtalte Jensen.

Mindet om dette lille pust fra lokomotivmændene på den anden side »Atlanten« blev opfrisket ved en julehilsen, vi har modtaget til alle danske lokomotivmænd, og som vi her igennem sender videre:

Kære Venner.

Jeg sender Jer og alle danske lokomotivmænd ønsket om en glædelig jul og et godt nytår. Samtidig takker jeg for den venlighed adskillige lokomotivmænd viste overfor mig i den tid, jeg var hjemme i sommer. Jeg havde en dejlig tid, og det er mit håb, at jeg kan gøre den tur om igen inden alt for længe.

Med venlig hilsen.

H. J. Jensen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

De nye tjenestetidsregler.

Efter mange og lange overvejelser sluttede den af den forrige finansminister nedsatte tjenestetidskommission sit arbejde, og de nye regler trådte i kraft fra den 1. oktober f. å., for nogle ændringers vedkommende først fra 1. december.

Sidste gang tjenestetidsreglerne var til revision var i 1934. Der er således forløbet et tidsrum af ca. 15 år. Det kan derfor ikke siges, at en revision af de vilkår, hvorunder tjenestemændene må udføre deres arbejde, er en dagligdags begivenhed. Det samme gør sig forøvrigt gældende, når vore lønmæssige vilkår skal rivedes. Også her forløber adskillige år mellem hver lønningslovsrevision. I begge tilfælde er der gerne sket det, at privatindustriens arbejdere forlængst har opnået store og betydningsfulde resultater i det tidsrum, der henhører mellem tjenestemændenes løn- og arbejdsmæs-

sige vilkår revideres. Man kan ikke lade være at gøre sig forskellige dybsindige betragtninger over, hvorfor det er således.

Man skulle mene, at kan der finde reguleringer sted i privatindustrien hvert år, hvor antallet af arbejdere endda er mange gange større end tjenestemændenes antal, måtte det da i hvert fald for tjenestemændene kunne ske hyppigere end tilfældet er i dag.

Mon ikke der i dette faktum ligger god grund til eftertanke for mange tjenestemænd, og ikke mindst for os lokomotivmænd, til at erkende, at det har stor betydning at have en stærk faglig sammenslutning i ryggen, når kravene om bedre vilkår enten på det ene eller andet område skal fremføres.

Siden sidste revision af tjenestetidsreglerne er der som allerede nævnt forløbet ca. 15 år. De private arbejdere har i dette tidsrum opnået mange betydningsfulde forbedringer. Jeg skal således blot nævne feriestørrelsen — week-end ordningen — og for nogle fags vedkommende bedre vurdering af natarbejdet i form af større arbejdsfortjeneste.

Nu er det jo sådan og har desværre altid været således, at når tjenestemændene har fremsat ønske om forbedringer, enten det nu er lønmæssige eller arbejdsmæssige, har imødekommelsen af disse ønsker altid været kædet sammen med, hvad koster det staten at gennemføre, og har landets økonomi været anspændt, hvad jo ofte er tilfældet, er resultatet blevet derefter. Det vil selvsagt i praksis sige, at den gruppe medborgere som vi tjenestemænd tilhører, forlods må betale, fordi landet fattes penge, enten i form af små lønninger eller dårlige arbejdsvilkår. Der er sikkert ikke mange, heller ikke »ikke tjenestemænd«, der vil påstå, at dette er retfærdigt.

Således gik det også denne gang. Tjenestetidskommissionen havde fået en »bunden opgave«, idet der ikke måtte gennemføres forbedringer, der kostede staten mere end 5 mill. kroner. Det kan derfor ikke forundre nogen, at resultatet af kommissionens arbejde blev en skuffelse. Navnlig blev skuffelsen stor hos dem, der med tillid havde set hen til opfyldelsen af det ofte fremsatte løfte, — i skal ikke blive glemt. Men selv for dem, der havde bedømt mulighederne nøgternt, blev resultatet magert. Denne skuffelse er imidlertid for intet at regne imod den harme, der overalt kommer til orde overfor de bestræbelser, der udfoldes for, — jeg havde nær sagt — at sabotere virkningerne af det magre resultat.

Til trods for, at der til hver eneste lille forbedring er stillet midler til rådighed, således at der er dækning for merudgiften til at lette tjenestevilkårene, forsøges der på at tilrettelægge kørselsfordelingerne, uden at det koster fem flade ører.

Alle ved, også dem der tilrettelægger tjeneste, at det kørende personales aftenfrihed i hjemmet er af meget ringe omfang, og at en meget væsentlig del af fritiden må tilbringes på fremmed sted. Er der derfor noget urimeligt i, at der var næret det

håb, at der af de midler, der var stillet til rådighed for at bøde lidt herpå, også blev anvendt »bare lidt«.

Men hvad er der sket? Der er sket det, at man på kunstig vis har anstrengt sig for at bibeholde de sammentrængte kørselsfordelinger ved at pålægge andet personale forberedelses- eller afslutningstjenesten på en maskine til et tog, som de slet ikke skal fremføre.

Tror man virkelig, at personalet føler det som en lettelse, at det efter en nat tjeneste på ca. 8 timer skal klargøre en maskine og køre den for toget, for at et andet sæt personale, som skal køre dette tog, kan få de 10 timers ophold på hjemstedet.

Lad være, at man et enkelt sted i en kørselsfordeling, tvungen af den bitre nødvendighed, er nødsaget til at pålægge andet personale klargøring af en maskine (forøvrigt vil det altid være muligt at foretage en anden togparring, så noget sådant kan undgås), men det kan afgjort ikke være rigtigt, at man systematisk tilrettelægger kørselsfordelinger med den slags »staldtjeneste« for at undgå at omparre togene og dermed forhindre, at de nye regler bringes i anvendelse på den måde, som det er tænkt, og som der jo er stillet midler til rådighed for.

Jeg har allerede nævnt, at det kørende personales aftenfrihed i hjemmet er stærkt beskåret, og at der må tilbringes mange timers fritid hver måned på fremmed sted. Personalet havde derfor ventet, at nu når fridagens længde er sat til 40 timer, så blev den også tilrettelagt på 40 timer, så meget mere som der også hertil er anvist de nødvendige midler.

Det er derfor beskæmmende at måtte konstatere, at netop dem, der har hver eneste aften fri — hver eneste søn- og helligdag fri — har week-end hver uge — tilrettelægger det kørende personales fridage på 34 timer.

Jeg er ikke i besiddelse af materiale, hvoraf det fremgår, hvor meget personale de kørselsfordelinger, som trådte i kraft den 1. december, er forøget med. Men efter de oplysninger jeg har fra flere andre afdelinger, tør jeg gætte på, at udgiften til forøget personalebehov som følge af de nye reglers ikrafttræden ikke beløber sig til mange ører, og så er der dog, trods stor beskedenhed, afsat 5 mill. kroner.

Jeg spørger derfor: Er de oplysninger, som kommissionen har indhentet om udgiftsforøgelsens størrelse til de gennemførte forbedringer i tjenestetidsreglerne, autentiske. Hvorfor bliver de så ikke anvendt efter deres formål? Personalet venter på svaret, enten i form af bedre tjenestevilkår eller også, ja, så må man vel indrømme, at de opgivne udgiftsbeløb kun har været et slag i luften. Men da de nu engang er bevilget, ville det så ikke være rigtigst, at man rehabiliterede sig, og anvendte dem efter deres formål.

Nyborg, i januar 1950.

Carl Schmidt.

En ældre lokomotivmands betragtninger i anledning af tjenestetidskommissionens julehilsen til danske lokomotivmænd.

Mell.: På tankens slot bor studenten glad.

De nye regler for tjenesten
(imødeset af os med spænding)
er trådt i kraft fra oktober; men
for os de fik en dårlig vending,
de skulle virke som beskyttelse,
men virker bedst til vor udnyttelse,
så nu vi må
til ro os slå
med håb om nye, bedre tider.

En kommission nu i år og dag
har søgt at løse denne knude,
hvordan den løstes, er en anden sag,
for mange er alt håb nu ude,
med store tal man der jonglerede
og man vort arbejds værd takserede,
så nu vi har,
en ren og klar
besked på hvad vort arbejde regnes.

At sidde inde på et kontor
i ly og læ for alle vinde
og af natarbejde ikke spor,
jo, der var normen let at finde,
syv timer daglig er en given sag
og dertil fri hver søn- og helligdag.
Hver week-end fri,
først klokken ni
man sætter sig ved skrivebordet.

Men når man møder det hele døgn
i al slags vejr til alle tider,
når ens er helligdag og søgn,
straks sagen ses fra andre sider,
så indtil tyve timer — med lidt hvil
imellem, dersom tiden er dertil
fridage fåes,
såfremt det nåes,
om mulig hvis det da er gørligt.

Vor højt lovpriste forhandlingsret
er ikke meget værd for tiden,
til vore ønsker vi tit har set,
at hensyntagen er kun liden,
distriktet jo for os bestemmer alt,
og når sin mening dette har udtalt,
er sagen klar,
og vi kun har
at holde kæft og trit og retning.

Man os fortalte, når vi fik fred,
at man så nok os skulle mindes,
de pæne ord så let af halsen gled,
men af det pæne mer ej findes,
nu har vi kommissionens mening hørt,
med os bli'er stadigvæk i skoven kørt,
vi siger da,
tak skal i ha'
for fler' af den slags kommissioner.

En af dem, for hvem alt håb er ladet ude.

Underretning til fagbladene.

I DLT nr. 1 er der en artikel underskrevet med »H«, hvor der bl. a. henstilles til generaldirektoratet og distrikterne, om at tilsende fagpressen stof, når der er noget af interesse.

Det har altid forundret lokomotivmændene, at der så sjældent står noget i DLT angående det tekniske indenfor DSB.

Nu ved vi alle, at »Vingehjulet« er talerør for administrationen til os ude omkring, og det er også interessante og lærerige artikler, man kan finde, når man en enkelt gang får fat i det. Sandheden er den, at »Vingehjulet« ikke er let at få fat i, det forsvinder mange gange på en uforklarlig måde, så det kun bliver enkelte, der får fornøjelsen af at læse det. Finder man noget af særlig interesse i »Vingehjulet«, er man afskåret fra at tage det med hjem, hvor man kunne fordybe sig i læsningen og få det rette udbytte ud af det.

Det burde være en pligt for administrationen at underrette fagbladene, så snart der er noget, der forsøges o. s. v. Jeg skal ikke gå langt tilbage i tiden for at hente eksempel, men nøjes med at henviser til E-maskinen, som har fået »2 skorstene«, som det populært kaldes. Havde det ikke været rigtigere, om administrationen havde tilsendt DLT en redegørelse om, hvad formålet er med det, i stedet for som nu, bare at forandre udgangen og sende maskinen ud at køre. Det sidste er »trykluftdøren«, som »H« rigtigt skriver, at det burde der også være sendt noget mere ud om end lige B-cirkulæret. Det er ikke meget oplysende for lokomotivmændene, man må huske på, at der også er noget, der hedder 2. Distrikt, og de lokomotivmænd er helt afskåret fra at se den monteret på maskinen, og det er dog samme »virksomhed«, vi arbejder under. Der høres ofte, at nu er det lavet i 1. Distrikt, og det er lavet i 2. Distrikt. Det må være sådan, at lokomotivmændene i begge distrikter kan holdes underrettet om, hvad der foregår, som det nu er, aner man næsten ikke, hvad der i distrikterne forsøges med. Derfor vil jeg bede administrationen tænke lidt nærmere over, om der ikke er noget, som er forsømt i den retning.

Der er et gammelt ord, der siger »sent er bedre end aldrig«.

— jens. —

Morakkeri og Kittedag.

Hvad man går og siger på arbejdspladsen.

Fra ordbogsredaktør mag. art. Kaj Bom, Nørrebrogade 44, 3., Kbhvn. N., har vi modtaget nedenstående lille opfordring til at støtte ham i arbejdet med at samle materiale til et slang-arkiv, som det er blevet »En hjertesag« for ham, at få udvidet med så mange udtryk fra arbejdspladserne som vel muligt. Opfordringen er naturligvis fremsendt til alle fagblade, og bliver anbefalet af formanden for De samvirkende Fagforbund Eiler Jensen, der bl. a. udtaler:

»Jeg synes, at det er et område, som burde behandles, og jeg vil anse det for værdifuldt, om man kunne samle alle de interessante og morsomme udtryk, som findes. Jeg anbefaler derfor fagene og fagbladene at være imødekommende ved at være behjælpelig med at samle de fornødne udtryk og oplysninger.«

Gennem århundreder har videnskaben herhjemme studeret sproget og dialekterne med iver. En mængde ejendommelige dialektord er blevet fremdraget, og rigssproget — de »bogligt dannedes« sprog, er i den grad blevet kulegravet, at man fører hidsige kampe om, hvor et komma bør stå, eller hvorvidt man bør skrive »murermester« eller »murmester«. Det kunne altså se ud, som om alle de væsentlige opgaver inden for vor modersmålforskning var løst, så at man kun havde kævlet om ligeegyldige sproglige småtterier og snurrepiberier tilbage.

Men ak, det er ikke så vel. De lærde herrer, der næsten alle kommer fra borgerlige kredse, har overset, at der er endnu et sproglag herhjemme, der stadig venter på at blive undersøgt. De mange sjove udtryk, der trives mand og mand imellem på arbejdspladserne. Der er såmænd ingen som helst grund til at se ned på disse udtryk, selv om de kun sjældent når at komme til udtryk, for i deres pudsige, mundrette form siger de tit noget, som det officielle sprog ikke evner at få sagt.

Læseren har formodentlig allerede gættet, at jeg ikke tænker på de officielle fagudtryk som »hulkehl«, »radiatorpensel«, »stuksvejsning«, »mælkeassistent«, »dæksblad« o. s. v., men på spøgefuldheder som: *Damelår* (gartnerudtryk om en pæresort), *den dovne dreng* (et løfteredskab), *snusgubbe* (cigarmager med smag for de våde varer), *kludestrammer* (sadelmager), *svensk skruetrækker* (hammer, som man banker skruer ind med), *hovedbly* (en elektrikers madpakke), *kittedag* (en dag, da man svigter arbejdet til fordel for værtshuset) o. s. v.

De ovenfor nævnte udtryk er kun en minimal brøkdel af, hvad der findes, og nu kommer det: Jeg anmoder så indtrængende, som det er mig muligt, interesserede læsere om at tilsende mig *alt*, hvad de kan komme i tanke om af den slags humoristiske udtryk, hvad enten det er fra by eller land, fra gamle dage eller fra nutiden, og selv om de ikke skulle være egnede til højtlesning i et frøkenkloster! Det gælder om at klarlægge arbejderens sprogskabende fantasi og dermed skrive et kapitel af arbejderklassens kulturind-

sats. Det vil sikkert mere Dem at skrive det ned, og De vil blive overrasket over, hvor mange af den slags udtryk, De faktisk går rundt og bruger til daglig uden at tænke over det.

Her er en opgave, hvor *alle* kan være med, og jeg kan forsikre, at jeg i største forventning og spænding afventer resultatet.

I håb om at finde interesserede iblandt fagbladenes læsere, takker ordbogsredaktøren på forhånd og lover, at alle bidrag skal blive behandlet med fuld diskretion. Ved at aftrykke hans indtrængende opfordring skal vi anbefale eventuelle indehavere af et sådant materiale at indsende dette til ovenstående adresse.

Lokomotivfører dødeligt kvæstet af modgående tog.

Det voldsomme snefald, der i årets første dage kom ind over landet, blev årsag til en ulykkelig hændelse på strækningen mellem København og Roskilde. Lokomotivfører J. G. Agershøj, København Gb., blev lørdag den 7. ds. så alvorligt kvæstet, at han afgik ved døden tirsdag den 10. ds.

Agershøj førte første nævnte dag hurtigtoget nr. 235 til Kalundborg, der har planmæssig afgang fra Kh. kl. 9,12, men på grund af det stærke snefald blev toget allerede herfra en del forsinket. På de efterfølgende stationer var vanskelighederne ikke mindre, og det kneb med at komme frem. Da toget fik »Stop« ved blokposten »Kraghave« mellem Taastrup og Hedehusene, ville lokomotivføreren gennem blokpasseren indhente oplysninger om den forudliggende toggang og mulighederne for at komme frem med det tog, han førte. Ved hans gang tilbage til sin maskine indtraf ulykken. Det efterhånden ret tykke snelag over hele banelegemet dæmpede støjen fra et modgående tog, og den tætte sneykning har vanskeliggjort orienteringsmulighederne. For sent blev Agershøj opmærksom på faren, og det frembrusende togs maskine ramte ham, hvorved han blev slynget mod sin egen maskine. Alvorligt kvæstet og efter mange vanskeligheder for den tilkaldte ambulance blev han ført til Diakonissestiftelsen. Skønt man efter nærmere undersøgelse mente, der var håb om, at han kunne overleve den voldsomme medfart, indtraf døden tirsdag morgen.

Lokomotivfører Agershøj, der blev 65 år, var en afholdt og agtet tjenestemand, der med nidkærlighed gik op i sin gerning. Under stor deltagelse blev han søndag den 15. bisat fra Søndermarks Krematorium. Flankeret af Dansk Lokomotivmands Forenings banner, faner fra lokale afdelinger og samarbejdende organisationer stod kolleger æresvagt ved den smukt pyntede kiste. Formanden for de københavnske lokomotivførere, S. A. K. Sørensen, bragte på kollegernes vegne afdøde en sidste hilsen og tak for mange års trofast venskab og tilslutning til organisationen.

Leveringerne af arbejdstøj.

Den midlertidige ordning, hvorefter der ydes kontant erstatning for manglende levering af arbejdstøj forlænges til også at gælde for året 1950 for så vidt angår arbejdstøj, der ikke kan udleveres til forfaldsdagen eller ikke kan forventes at blive udleveret inden for en rimelig tid derefter.

Der er af visse arter af arbejdstøj foretaget ret betydelige indkøb til successiv levering først i det nye år, men da leveringsforholdene stadig er vanskelige, må det påregnes, at udsendelsen af arbejdstøj i nogle tilfælde vil blive noget forsinket i forhold til forfaldsdatoen.

I de tilfælde, hvor erstatning må ydes, d. v. s. enten fordi det drejer sig om sådanne arter af arbejdstøj, som ikke har kunnet indkøbes, eller fordi leveringen skønnes at fremkomme så sent, at det vil medføre en urimelig lang forsinkelse af udleveringen, vil erstatningen blive som følger:

| | | |
|-----------|------------------------|---------------------|
| 31,00 kr. | for jakke og benklæder | (15,50 kr. for hv.) |
| 17,50 » | » | overall |
| 25,00 » | » | kittel |
| 12,00 » | » | skjortebluser |

For lokomotivførere, som ved leveringen af kittel i 1950 har ret til at kræve kitlen ombyttet med overall med trøje, vil erstatningen være at beregne herefter.

For løst antaget (ikke månedslønnet) personale under distrikterne, som har ret til arbejdstøj, skal eventuel erstatning for afsavn fremdeles finde sted *kvartalsvis bagud*.

»Vejlekassen«.

Også 1949 har været et godt år for »Vejlekassen« med fortsat solid fremgang, således at vi med de i år nyindmeldte 1768 har nået til næsten 22.000 medlemmer.

Der har til dato været 251 dødsfald, kontingentindtægten bliver ca. 224.000 kr., en fremgang på 19.000 kr., og formuefremgangen bliver over 100.000 kr., så der er gode udsigter til en yderligere forbedring af forsikringsvilkårene indenfor en nærmere fremtid. Udbetalingerne, der forhøjedes fra 1. januar er for 1950 således:

| | | |
|--|--------|-------------------------|
| For indtrædelsesalder inden det fyldte | 20. år | 1060 kr. |
| - | — | i - - - 20. - 990 - |
| - | — | - - - 21. - 955 - |
| - | — | - - - 22. - 920 - |
| - | — | - - - 23. - 885 - |
| - | — | - - - 24. - 850 - |
| - | — | - - - 25. - 815 - |
| - | — | - - - 26. - 780 - |
| - | — | - - - 27. - 745 - |
| - | — | - - - 28. - 710 - |
| - | — | - - - 29. - 710 - |
| - | — | 30 år til - 35. - 640 - |
| - | — | 35 - og derover 570 - |

Kontingentfrihed fra 70 års alderen, for tiden over 2000 medlemmer, og dette tal stiger år for år.

For det beskedne månedlige kontingent (1 kr.) er det altså en *virkelig* hjælp, »Vejlekassen« yder i den situation, hvori vi alle før eller senere kommer. Om få år vil man atter kunne foretage yderligere forbedringer, stadigvæk uden at forhøje kontingentet.

Allerede nu ligger »Vejlekassen« s ydelser så langt over andre tilsvarende foretagenders, at *det er en god gerning at formå kammerater til indmeldelse*. Den personlige påvirkning om denne fordelagtige og kollegiale forsikring må derfor kunne give et godt resultat (for ulejligheden ved denne kammeratlige håndsrækning gives 2 kr. for hvert medlem, der skaffes indmeldt).

Trods de senere års meget store tilgang er der vedblivende en del af de yngre, som endnu ikke er indmeldt, d'herrer tillidsmænd bedes indenfor deres virkekreds efter bedste evne hjælpe med til, at disse kolleger snarest muligt bliver medlemmer af kassen.

Eneste betingelse er: *ikke fyldt 40 år.*

Jo større tilgang, jo hurtigere og større forbedringer.

»Vejlekassen« ejes af medlemmerne uden nogen afhængighed af andet selskab, den ledes af organisationerne, og *hele* udbyttet kommer medlemmerne til gode.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Fra 1. maj. d. å. fratræder:

Som bestyrelsesmedlemmer: Trafikkontrolør A. A. Petersen og remisearbejder R. E. Clausen.

Som suppleanter: Pensioneret rangerformand I. S. Juhl og kontorassistent frk. G. Fischer.

Som revisor: Regnskabsfører A. E. L. Harnsted, 1. Distrikt.

Som revisorsuppleant: Overtrafikassistent K. P. A. Hansen, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest 1. februar under adresse: Københavns Hovedbanegaard. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

Statsbanepersonalets biblioteker.

Nye bøger.

| Sj.-Falst. | Jyll.-Fyn | |
|------------|-----------|---|
| 21048 | 21851 | Heinesen, William: Den sorte Gryde. |
| 21049 | | Aalbak Jensen, Erik: Dommen. |
| 21050 | | Baker, Frank: Før jeg gaar bort. |
| 21051 | | Juul, Ole: Inch-Allah. |
| 21052 | 21904 | Wheatley, Dennis: Roger Brook gør Karriere. |
| | 21847 | Dagerman, Stig: Brændt Barn. |
| | 21849 | Faber, Else: Men størst er Kærligheden. |
| | 21850 | Gebbs, Lewis: Ketty Villiers. |
| | 21853 | Meredith Anne: Søstrene. |
| | 21854 | Paassen, Pierre van: Taarnet. |
| | 21855 | Paton, Allan: Ve mit elskede Land. |
| 21053 | 21882 | Hedberg, Olle: Ungdom. |

Sommerkøreplanen 1950.*Køreplanskifte fra 15. maj.*

Som julenovellernes forfattere må skrive om den søde juletid med skøjteløb og kanebjælders klingen, medens sommerens sol fjerner enhver tanke om vinter, sne og frost, må statsbanernes køreplansekspertes — i modsætning hertil — medens sne og islag skaber trafikvanskeligheder på baner og landeveje, udarbejde planerne for den kommende sommers forhåbentlige store trafikseson.

Allerede den 12. januar kunne generaldirektør E. Terkelsen overfor pressen fremkomme med forskellige oplysninger angående sommerkøreplanen. Skønt det kun må betragtes som det foreløbige resultat af de mange beregninger, der skal udarbejdes, kan man allerede nu forudse væsentlige ændringer. Efter alt at dømme vil den kommende sommer bringe en så stor trafikforøgelse, at man når op på højde med før-krigstids planen. Der må stadigt følges med i udviklingen; konkurrencen er stigende. Der bliver derfor ikke alene tale om forøgelse af togenes antal på de forskellige strækninger og flere rutebiler, men også om fremskyndelse af togene såvel på korte som lange strækninger og bedre forbindelser fra egne, hvor man hidtil har haft uforholdsmæssig lang ventetid på overgangstationerne.

Den elektriske nærtrafik.

Den elektriske drift udvides med et tog indenfor hvert 20. min. på strækningen Valby—Hellerup. For tiden er togordningen således, at der køres hver 20. minut. Til sommer er planlagt følgende togordning:

Linie A: København—Klampenborg.

Linie B: Valby (evnt. Vanløse)—Holte.

Linie C: Ballerup—Hellerup (i aktuelle timer videre til Holte eller Klampenborg).

Linie F: Frederiksberg—Hellerup—(Klampenborg).

S-togenes kørehastighed sættes op. Overgangstiden i Hellerup og Vanløse forkortes. Der bygges ny omstigningstunnel i Vanløse for at lette omstigningen.

Som bekendt er overgangstiden i Vanløse nu i visse relationer særlig dårlige, idet toget fra Hellerup over ydre bybane kommer til Vanløse 2 min. efter at toget til Ballerup er afgået og omvendt, og ventetiden bliver altså 18 min. Fra 14. maj er dette reguleret, således at overgangstiden kun er 2—3 min.

Vestbanen—Fyn—Jylland.

Lyntog 11, »Vesterhavet«, nu København af. 7,42, tidligere lægges og overføres sammen med lyntog 17, »Limfjorden«, København af. 7,20, for at skabe bedre forbindelse mellem Syd- og -Vestjylland og Thy.

Lyntog »Vendsyssel«, nu København af. 7,42, får afgang 7,55.

I øvrigt fortages der en mindre fremskyndelse af lyntogene.

Til bestridelse af den særlige sommertrafik indlægges ligesom sidste sommer særlige F-tog fra København, 7,23, til Aarhus, 8,22, til assistance for hoved-

toget, der afsendes 8,00, lørd. og sønd. 14,00 til Aarhus. I modsat retning regnes med et F-tog lørdag og søndag fra Aarhus 14,52 med ankomst København 21,31.

Lyntog »Sønderjyden/Uldjyden«.

Toget løber nu 4 gange ugentlig København—Sønderborg/Tønder og 3 gange ugentlig København—Vejle—Herning—Holstebro—Struer, København af. 17,10 henholdsvis an. 13,46.

Det deles fremtidig i Fredericia, således at den ene del løber daglig til Sønderborg og den anden del daglig over Vejle—Herning til Struer. Forbindelsen til Tønder optages af et motortog i Tinglev.

Forbindelser med udlandet over Padborg.

De tre hovedtog (»Nord-Express«, »Skandinavien—Holland-Express« og »Skandinavien—Schweiz—Italien-Express«) kommer til at løbe i omtrent samme plan som nu, idet »Skandinavien—Schweiz—Italien-Express« dog bliver fremskyndet et par timer. Desuden indlægges suppleringsstog således:

Daglig 10. juni—10. september fra København 18,45, i Paris n. d. 22,50, henholdsvis fra Paris 8,40, i København n. d. 14,00.

Daglig 1. juli—2. september fra København 13,00, i Amsterdam n. d. mellem 9 og 10, i London n. d. over Hoek van Holland 21,15.

Fra London over Hoek van Holland 9,30, fra Amsterdam kl. ca. 20, København n. d. 17,00.

2 gange ugentlig 14. juni—15. august fra København onsdag og søndag 15,20, i Roma fredag og tirsdag 11,00, og i modsat retning fra Roma tirsdag og fredag 19,00 med ankomst København torsdag og søndag 17,00.

I disse suppleringsstog føres ikke gennemgående vogne over Storebælt, idet sporpladsen på færgerne må reserveres for godsvognsoverførsel.

I »Skandinavien—Holland-Express«, fra København 22,23, henholdsvis ank. 6,10, indsættes 2 personvogne I kl. og fællesklasse, der gennemføres mellem København og Milano/Venezia henholdsvis Genova, og der fås herved en ny forbindelse med Schweiz/Italien.

I den ordinære »Schweiz—Italien-Express«, fra København 10,40, fås ved omstigning i Karlsruhe ny gennemgående forbindelse over Strasbourg til Nice.

Hovedtogene, København af. 8,40, henholdsvis København an. 18,03, får som tidligere meddelt daglig forbindelse (omstigning i Fredericia) med Wien; fra og til Fredericia gennemføres daglig en siddevogn og 3 gange ugentlig sovevogn til og fra Wien.

Englandsforbindelsen over Esbjerg—Harwich.

Sejlads som sidste sommer. Fra 22. april til 20. juni 4 gange ugentlig med forbindelse fra København mand., onsd., torsd. og lørd. 12,10, ank. London n. d. 16,30, og fra London mand., onsd., fred. og lørd. 10,05 med ank. København n. d. 15,30.

Fra 20. juni til 17. september 6 gange ugentlig med forbindelse fra København daglig undtagen sønd. 12,10 og ank. London n. d. 16,00, og fra London daglig undtagen mand. 14,40 med ank. København n. d. 20,31.

Danmark—Sverige—Norge.

»Skandia-pilen«, der nu løber 3 gange ugentlig, vil fra 10. juni—27. august blive indsat som dagligt tog, København af. 13,00, Oslo an. 22,50, henholdsvis Oslo af. 7,43, København an. 17,20.

Sjællandske Nordvestbane—Jylland via Kalundborg—Aarhus.

Ekspresforbindelsen over Kalundborg—Aarhus, nu København af. 9,12, Aarhus an. 15,55, fremskyndes betydeligt ved indlæggelse af et tog uden standsning mellem København og Kalundborg. Afgangstiden fra København H. bliver kl. 10,00, Aarhus an. kl. 16,00. I modsat retning er tiderne nu Aarhus af. 11,30, København an. 18,23; disse ændres til Aarhus af. 11,35, København an. 17,45. I Aarhus fås som nu forbindelse til og fra nord og i Langaa til og fra vest. Samsø anløbes som sædvanligt.

De nuværende Ekspresstogsforbindelser med standsning i Roskilde og Holbæk bibeholdes. De får endvidere standsning i Jyderup. Afgang København bliver 9,18 (nu 9,12) og ankomst København 18,32 (nu 18,23).

Ligesom sidste sommer indlægges på lørdage og søndage fra 17. juni—13. august en ekspresforbindelse med afgang København 15,50, Kolby an. 19,38 og Aarhus an. 21,57, og i modsat retning med afgang Aarhus 18,00, Kolby 20,10, København an. 0,10.

Som det ses, anløbes Samsø i modsætning til i fjor. (God week-end forbindelse.)

I Aarhus forbindelse til nord og vest.

Nordbanen.

Der foretages en fremskyndelse af Norbanetogene: København—Hillerød nu 56 min., fremtidig 52 min. Hillerød—København nu 55 min., fremtidig 51 min.

For rejsende til og fra strækningen Hillerød—Fredericsborg—Helsingør er der i øjeblikket i Hillerød en lang overgangstid (15 min.); den afkortes til 6 min.

Fredericia—Esbjerg.

Der indlægges et nyt motor-iltog Fredericia af. 21,09, Esbjerg an. 22,33, kun standsende i Kolding, Vejen og Bramminge. Rejsende fra lyntogene fra København om eftermiddagen kan således være i Esbjerg 39 min. tidligere end nu.

Det nuværende standsende tog Fredericia af. 21,23 senerelægges ca. 1/2 time og får herefter i Lunderskov forbindelse med tog fra Sønderjylland.

Forbindelse fra lyntog »Limfjorden« fra vest, Langaa an. 17,12, til hurtigtog 25, Langaa af. 17,05, til nord.

Den ønskede forbindelse etableres, idet hurtigtog 25 afsendes fra Langaa 17,14.

På strækningen Tinglev—Sønderborg sker en ret gennemgribende omlægning af toggangen:

Damptog Tinglev af. 8,52, Sønderborg an. 10,25, ændres til motortog med afgang Tinglev 8,42, an. Sønderborg 9,53. Toget Tinglev af. 10,42, Sønderborg an. 12,10, inddrages og i stedet for indlægges et motortog Tinglev af. 12,12, Sønderborg an. 13,04. Toget har forbindelse fra Fredericia, af. 9,57, og med lyntog m. fl. fra nord.

Det sene aftentog Tinglev af. 23,52, Sønderborg an. 0,55, ændres til et hverdagstog Tinglev af. 22,20, Sønderborg an. 23,45, med forbindelse fra Fredericia, af. 19,38, samt et søndagstog Tinglev af. 0,15, Sønderborg an. 1,18, med forbindelse fra Fredericia 21,30.

Motortog Sønderborg af. 7,45 tidligerelægges som fortog for »Sønderjyden« med afgang Sønderborg 7,10, an. Tinglev 8,13 (forbindelse til nord).

Toget Sønderborg af. 14,12, Tinglev an. 15,43, inddrages og erstattes af et motortog Sønderborg af. 12,20, Tinglev an. 13,25, med forbindelse til Fredericia samt et andet motortog, Sønderborg af. 15,29, Tinglev an. 16,35, med forbindelse til Fredericia samt til lyntog derfra til København.

Toget Sønderborg af. 19,15, Tinglev an. 20,36, senerelægges til afgang kl. 20,00, Tinglev an. 21,05.

Toget Sønderborg af. 21,50, Tinglev an. 23,38, senerelægges som motortog Sønderborg af. 22,40, Tinglev an. 23,48.



Jens Graves Agershøj in memoriam.



Med oprigtig sorg modtog kolleger og medansatte tirsdag morgen den 10. januar meddelelse om, at lokomotivfører J. G. Agershøj var afgået ved døden som følge af sine kvæstelser efter påkørslen ved »Kraghave« den 7. januar.

Agershøj, der mistede sin hustru for 2 1/2 år siden, blev 65 år. Han blev ansat som lokomotivfyrbøder 1907 efter aspiranttid i Aarhus og forfremmet til lokomotivfører 1919 med Gedser som hjemsted. Efter et ophold her på 8 måneder var Agershøj atter i København, hvor han altså har forrettet tjeneste så at sige hele sin tid ved statsbanerne.

I tabet af Jens Agershøj har vi mistet en kær og god kollega — altid mild og venlig, og frem for alt, altid rolig og velafbalanceret. En mand, der støt og præcis passede sin dont, med hvem det altid var en glæde at forrette tjeneste, og som således var særdeles velset og vellidt af alle medansatte.

Vi vil mange år frem i tiden ære og bevare minderne om lokomotivfører Jens Graves Agershøj.

S. A. K. Sørensen.

Taksigelser.

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor kære søns død og begravelse.

Lokomotivfører Søren Eskesen og hustru,
Falen 35, Odense.

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand, børnenes kærlige far, farfar og morfar, lokomotivfører H. E. Pedersens død og begravelse.

Tak for fanernes tilstedeværelse.

Helga Pedersen,
Lærkevej 3, Fredericia.

Da det er mig umuligt at takke hver enkelt for den store deltagelse, der blev vist ved min kære mand, vor kære far, lokomotivfører A. P. Rasmussen's død og begravelse, beder jeg herigennem de forskellige afdelinger modtage min dybtfølte tak. En særlig tak til lokomotivfører E. Tandrup, Struer.

Anna Rasmussen.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalet Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger antaget ørelæge Sven Lerche, Kallundborg.

Doktor Lerche afholder konsultation Lindegade 2, kl. 13—15½ (lørdag kun efter aftale).

Personalia.

Uansøgt forflyttelse pr. 15-1-50.

Lokomotivfører E. G. Menne, Aalborg, til Faaborg.

Afsked.

Lokomotivfører J. P. Larsen, Næstved, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-3-50.

Lokomotivfører T. H. Petersen, Køge, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-4-50.

Lokomotivfyrbøder A. T. A. Hansen, Næstved, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-3-50.

Dødsfald.

Lokomotivfører J. G. Agershøj, Kh. Gb., den 10-1-50.

Værn Vore Værdier:

Al ild bør være slukket eller vel forvaret, inden arbejdspladsen forlades.

Resultat af lodtrækning.

Ved de københavnske afdelingers juletræsfest blev følgende numre udtrukket.

406, 2260, 467, 1356, 1220, 882, 656, 2487, 432, 1082, 1916, 1522, 1020, 1398 og 1395.

Angående udlevering af gevinster, bemærk lodsedlens bestemmelser.

Festudvalget.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerunderafdelingerne:

Skive: Repræsentantens navn og adresse er: P. E. Paulsen, Braarupvej 129.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Herning: Formandens navn og adresse rettes til: H. Pallesen, Skolegade 29, 1.

Medlemslisten.

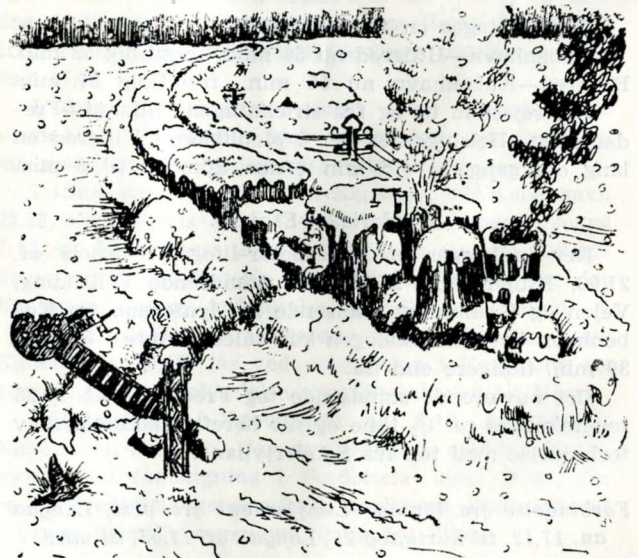
Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-1-50.

pens. lokomotivførere:

L. P. Conradsen, Ørnevej 10, Frederikshavn.

R. S. Rasmussen, Olymposvej 46, København S.

O. M. Sørensen, Nygade 26, 1., Korsør.



Ret igennem - Jensen!

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.