

NØ 24

20. december 1950

50. årgang

## Lokomotivfører-normativet

Under den sidste verdenskrig — ikke mindst i dennes sidste halvdel — var anvendelsen af lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjeneste temmelig stor. De unormale tilstande forhindrede imidlertid brugen af en rimelig beregningsform for fastsættelse af et passende normativ. Det var selvsagt umuligt ud fra de eksisterende trafikale tilstande og med uvisheden om fremtiden at fastlægge den fulde kørsel fra det enkelte maskindepot eller for den enkelte strækning. Ingen kendte tidspunktet for krigens afslutning, hvorledes forholdene i landet ville være efter krigen, og hvad der til den tid kunne bydes på af trafikmidler. De tidligere anvendte motiveringer for krav om forfremmelse af lokomotivfyrbødere til lokomotivførere var derfor uanvendelige, og man valgte i stedet at søge tilvejebragt en mere retfærdig tildeling af funktionsgodtgørelse til dem, der i unormale lange perioder fungerede i højere stillinger. I 1944 lykkedes det at gennemføre de forbedrede funktionsregler, der tillige — under hensyn til de herskende forhold — fik tilbagevirkende kraft til 1. april 1941. De samme regler blev yderligere forbedret med lønningsloven af 1946.

Lykkeligvis fik krigen en bedre afslutning for vort land end de fleste havde turde håbe, og efterkrigstidens første år bragte heller ikke de samme vanskelige og uregelmæssige trafikale tilstande som ventet. Mange forskellige faktorer spillede ind og her ikke mindst Marshallhjælpens indflydelse på genopbygningen i almindelighed.

Der var i de første år dog fortsat nogen uvished om, hvorledes trafikken ville udvikle sig, ligesom det var ubestemt, efter hvilke planer statsbanernes drift ville eller kunne tilrettelægges. Ganske naturligt var indstillingen overfor modernisering — eller rationalisering om man vil — almindelig.

Foreningens ledelse fandt dog, uanset det uberegnelige i, hvorledes statsbanernes drift ville forme sig, at da antallet af lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjeneste fortsat var uforholdsmæssigt stort, og da det forblev uforandret fra krigens år, burde der finde en forøgelse af lokomotivførernormativet sted. Antallet af funktioner i lokomotivførerstillingen var nemlig så store og adskillige funktionsperioder af sådanne længder, at der måtte kunne forudses, at trods en betydelig omlægning af driften ville lokomotivførernormativet kunne tåle en forøgelse udover den, der allerede havde fundet sted ved motorførernes oprykning til lokomotivfører. På dette tidspunkt forelå tillige lønningskommissionens betænkning, hvori der blandt andet gives udtryk for, at funktionsperioder, der strækker sig over et halv år, under normale forhold må anses for at være yderst sjældne.

I generaldirektoratet delte man for så vidt foreningens synspunkter, men mente dog, at det antal, denne ønskede forfremmet, var større, end der med sikkerhed kunne siges, ville blive anvendelse for. Man følte stadig nogen usikkerhed med hensyn til banernes drift i efterkrigstidens Danmark. Ingen kendte tilførselsmulig-



hederne af de forskellige råstoffer; hvornår motormateriellet, der lige var kommet i drift igen, eventuelt kunne udvides; om planerne for de elektrificerede strækningers udvidelse kunne gennemføres indenfor et kortere eller længere tidsrum; om rutebildriften kunne forøges, så nedlægning af urentable baner kunne etableres o. s. fr. Med andre ord var det hele ubestemmeligt, alt imedens man arbejdede videre med planerne for at være klar den dag, de kunne realiseres.

Disse uvisse momenter i genopbygningen indenfor statsbanerne måtte ganske naturligt få indflydelse også på personalestyrken indenfor de enkelte tjenestegrene. For lokomotivpersonalet fik det den betydning, at generaldirektoratet tog forbehold overfor de opnormeringer af lokomotivførere antallet, der fandt sted i 1947 og 1948. Man betingede sig ret til at beskæftige de til enhver tid 50 yngste lokomotivførere som lokomotivfyrbødere, såfremt en eventuel omlægning af driften medførte mindre lokomotivfører-tjeneste. Foreningen forstod fuldt ud det vanskelige i at fastsætte et normativ ud fra de samme grundprincipper, som i årene før krigen, men måtte til gengæld mene, at dens motivering for at søge en del af lokomotivfyrbødernes tjeneste som lokomotivførere afskaffet ved en forøget lokomotivførerstyrke måtte være antagelig. For imidlertid at få det antal nye stillinger som ønskedes, blev generaldirektoratets forbehold overfor de 50 yngste tiltrådt.

I de forløbne ca. 5 år, der nu er hengået siden besættelsens ophør, er udviklingen indenfor statsbanerne på de områder, hvor det har været muligt, imidlertid skredet frem, på enkelte punkter endog ret hurtigt. De nødvendige krav, den stigende konkurrence har stillet, betingede en omlægning af en del af driften. Gennem Marshallhjælpe har man bl. a. været i stand til at foretage indkøb af lastbiler, hvorved en part af den lettere godstrafik er blevet henvist til landevejene. Rutebilstationen er udvidet med større og mere moderne biler, og der er samtidigt tilagt denne transportgren flere ruter, der igen har medført en aflastning af persontrafikken ad skinnevejen.

Disse ændringer og et — i forhold til tidligere — bedre overblik over den nødvendige trafik på de enkelte strækninger; nedlægning af urentable baner og overflytning af strækningsskørsel

fra mindre til større maskindepoter medfører en reduktion i lokomotivførerantallet og nødvendiggør samtidig en nivellering af normativet for denne kategori de enkelte maskindepoter imellem.

Der har derfor mellem generaldirektoratet og foreningen været forhandlet på grundlag af en tidligere overenskomst, hvorefter styrketallet er fastsat ud fra det nødvendige antal til de faste kørselsfordelinger for stræknings- og rangertjenester.

Det fremgår af nedenstående, hvorledes det fremtidige normativ for maskindepoterne vil være. Det første tal angiver normativet; tallet i parentes styrken pr. 1 november d. å.

København Gb 253 (281), Enghave 7 (7), Helgoland 60 (60), København L 7 (7), Helsingør 32 (32), Hillerød 2 (2), Roskilde 29 (30), Holbæk 2 (2), Køge 2 (2), Kalundborg 18 (19), Slagelse 23 (23), Korsør 62 (62), Næstved 36 (34), Vordingborg 3 (3), Nykøbing Fl. 8 (8). Gedser 20 (21), Frederikshavn 16 (18), Aalborg 52 (55), Hobro 2 (2), Randers 54 (57), Langaa 10 (10), Aarhus H. 197 (201), Skanderborg 4 (4), Horsens 4 (4), Vejle H. 6 (6), Fredericia 138 (142), Kolding 6 (6), Lunderskov 7 (7), Odense 41 (43), Nyborg 84 (90), Svendborg 14 (14), Faaborg 15 (15), Assens 3 (3), Padborg 33 (34), Tinglev 3 (3), Haderslev 6 (5), Aabenraa 6 (5), Sønderborg 11 (11), Tønder H. 23 (22), Esbjerg 57 (56), Varde 2 (2), Skern 6 (7), Ringkøbing 2 (2), Holstebro 2 (2), Struer 69 (73), Thisted 2 (2), Skive H. 2 (2), Glyngøre 2 (2), Viborg 34 (33), Herning 15 (17), Silkeborg 2 (2), Brande 27 (29).

Det samlede lokomotivførerantal for hele landet bliver herefter 1521 mod 1579 pr. 1. november. Ved enkelte depoter vil styrketallet blive nedsat, ved andre bliver det forhøjet og ved igen andre forbliver det uforandret. Den forestående nivellering vil ske efter de ovenførte tal uden erstatning for den fremtidige afgang, med mindre der bliver tale om ledige lokomotivførerstillinger ved maskindepoter, hvor der ikke findes reservestyrke eller hvortil der ikke er ansøgere. Til gengæld bliver der ikke tale om tvangsforflytninger, og såfremt det nedsatte udvalg angående statens ferieordning foreslår væsentlige ændringer til feriebestemmelserne, eller hvis andre forhold gør det påkrævet, optages spørgsmålet til fornyet behandling.



### „Ungkarleskatten“ og ligningsloven.

I anledning af den bebudede »ungkarleskat« og ligningslovens behandling i et landstingsudvalg, har de fire centralorganisationer fremsendt følgende:

I anledning af det i rigsdagen den 7. d. m. forelagte forslag til lov om tillægsindkomstskat til staten for skatteåret 1951/52 af ikke-forsørgere tillader Statstjenestemændenes Centralorganisationer I og II, Danske Statsemedsmænds Samråd og Danmarks Lærerforening sig at henvise til, at alle repræsentanter for statstjenestemandorganisationerne i lønningsskommissionen af 1943 er gået ind for, at der ydes tjenestemænd lige løn for samme arbejde uanset forsørgermæssig stilling. Som bekendt lykkedes det imidlertid ikke at gennemføre dette synspunkt, og i tjenestemandloven af 6. juni 1946 § 93, stk. 1, blev det fastsat, at der kun ydes ikke-forsørgere  $\frac{2}{3}$  reguleringstillæg. Denne bestemmelse i forbindelse med en modereret gennemførelse af samme princip ved det midlertidige løntillæg betyder, at disse tjenestemænd oppebærer 1280 kr. (eller mere) mindre i løn end deres kolleger, som er forsørgere.

For alle ikke-forsørgere, der oppebærer reguleringstillæg efter principperne i statstjenestemandloven og lignende love, er der således indført en *særregel*, der stiller dem ringere end de tilsvarende samfundsborgere i alle andre erhverv. Såfremt samfundet gennemfører lovforanstaltninger, der tilsigter en *særlig* beskatning af alle ikke-forsørgere, må man kræve, at der optages en undtagelsesbestemmelse, der fritager alle de ikke-forsørgere, der oppebærer nedsat reguleringstillæg.

Vi gør udvalget opmærksom på, at gennemførelsen af en lovgivning, der ikke tager hensyn til ovennævnte synspunkter, af vore organisationer må opfattes som et brud på de forudsætninger, hvorunder vi tiltrådte de ved gennemførelsen af lønningssloven af 1946 og det midlertidige løntillæg af 1950 sluttede overenskomster om det nuværende lønningssystem og vil medføre et krav om ændring af reglerne i statstjenestemandloven m. v. om reguleringstillæg for ikke-forsørgere.

Ifølge referater fra folketingets behandling af ligningsloven har betimeligheden af en ændring af maksimalbeløbet for de fradragsberettigede udgifter til pensions-, livs- og ulykkesforsikringer samt andre forsikringer fra 400 kr. til 800 kr. været drøftet.

Folketinget vedtog dog loven uden denne ændring.

Underskrevne centralorganisationer tillader sig i den anledning at henlede udvalgets opmærksomhed på den betydning den ovenfor omtalte ændring har for tjenestemændene, som på grund af pensionsbidraget, der ved lønningssloven af 1946 blev væsentlig forhøjet, altid vil have betydeligt mere end 400 kr. udgift af nævnte forsikringsbeløb.

Man skal derfor henstille til udvalget at foreslå en sådan ændring af nævnte fradragsberettigede beløb fra 400 kr. til 800 kr.

### De tyske jernbaners andet „glastog“.

Efter at de tyske jernbaner for nogle måneder siden tog den første »glasvogn« i brug i forbindelse med festspillene i Oberammergau, som bevirkede en stærk turisttrafik i Bavaria, har jernbaneadministrationen i Köln fået en ny, smuk og bekvem »skinne-zeppeliner« til ferieture til Rhinen såvel som til de smukke dale ved floderne Mosel, Ahr og Lahn. Mens den første, som kører i Sydtykland, er elektrisk, og derfor har to pantografer på taget, drives den nye glasvogn ved dieselkraft, hvad der sætter passagererne i stand til at nyde opdagelsesfærdene ved kørsel under den åbne himmel på grund af sejldugstagnet, der kan rulles sammen.

### Marketenderierne på arbejdspladsen.

Der findes her i landet et par tusinde marketenderier på selve arbejdspladserne. Driften af marketenderierne er organiseret på yderst forskellig vis fra virksomhed til virksomhed; men der er dog tre hovedformer: Marketenderier, der helt drives af virksomheden med en lønnet funktionær som leder, marketenderier, der af virksomheden er overladt til en marketender, der driver det som en privat forretning, og endelig de kooperative marketenderier. Hvor marketenderiet drives under en af de to sidstnævnte former, ydes der ofte et tilskud fra virksomheden til marketenderiets drift.

Det nøjagtige antal af kooperative marketenderier kendes ikke; men det kan anslås, at der findes mellem to og tre hundrede, og der oprettes stadig nye. Da det overvejende er de største marketenderier, der drives kooperativt, er kooperationens styrke inden for marketenderierne langt større, end antallet af kooperative marketenderier umiddelbart giver indtryk af.

De største af de kooperative marketenderier har gennem mange år været organiseret i De kooperative Marketenderiers Samvirke og derigennem i Det kooperative Fællesforbund og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. I øjeblikket er 44 marketenderier med et samlet medlemstal på 40.000 tilsluttet Samvirket. Det siger sig selv, at de private handelsorganisationer ser med alt andet end venlige øjne på marketenderierne specielt de kooperative; men Samvirket har hidtil med betydelige resultater varetaget de kooperative marketenderiers interesse over for lovgivningen og administrationen.

I de senere år er også de private marketenderier blevet organiseret i en organisation, der hedder Marketenderiernes Landsforbund. Organisationen optager såvel marketenderne, der driver marketenderivirksomhed for egen regning, som marketendere, der er ansat som funktionærer. Endvidere optages marketendere, der driver marketenderierne i havekolonier o. l. Landsforbundet vil utvivlsomt, hvor der er tale om at varetage marketenderiernes interesse over for den øvrige handel, arbejde på linie med Samvirket, medens dens standpunkt i andre tilfælde må være bestemt af, at det er en or-



ganisation af private erhvervsdrivende. I forsynings- og prisspørgsmål har Marketenderiernes Landsforbund da også hidtil indtaget de samme standpunkter som privathandelens øvrige organisationer, medens Sanmvirkets synspunkter naturligvis er bestemt af, at det er en forbrugsorganisation.

Det må derfor, set fra et forbruger-synspunkt, beklages, at ikke alle kooperative marketenderier føler sig forpligtet til at være medlemmer af De kooperative Marketenderiers Samvirke. Marketenderierne er i de senere år gang på gang blevet angrebet af restauratørernes og de handlendes organisationer, og der kan meget let opstå situationer, hvor det kan være af betydning, at alle de kooperative marketenderier står samlet for at værne interesserne i, at det nødvendige forbrug på arbejdspladserne fremskaffes billigst muligt. Vi skal opfordre arbejdere, der er medlem af et ikke organiseret kooperativt marketenderi, til at arbejde på, at marketenderiets organisationsforhold bringes i orden.

### Lyntogs-afsporing.

Mandag den 21. november indtraf et alvorligt uheld umiddelbart øst for Holmstrup station på Fyn. Lyntoget »Nordvestjyden« — der den dag bestod af 4 vogne — afsporedes i hele sin længde. Lykkeligvis kom ingen mennesker til skade, og den materielle skade blev i forhold til uheldets omfang minimal.

Lyntoget havde tidligere på dagen været ude for et maskinuheld i Nordjylland, hvorved det forsinkedes så meget, at det blev nødvendigt fra Aarhus at sende et andet tog i den ordinære plan. Det oprindelige tog afgik senere med ca. 1 times forsinkelse som særtog 4046 for fra Nyborg at gå ind i sin plan, hvorefter reservelyntoget, der bestod af Mk aggregat, skulle returneres til Aarhus.

Der var således et lyntog mere på strækningen Aarhus—Nyborg end planmæssigt beregnet og antagelig var dette den indirekte årsag til uheldet, som skyldtes, at et stykke af den venstre skinne-streng var fjernet af banetjenestens personale, der den pågældende dag netop havde sporarbejde på denne del af strækningen.

Særtog 4046 fremførtes fra Fredericia af lokomotivførerne E. H. Nielsen og H. Godtfredsen, Helgoland, der umiddelbart efter Holmstrup station — hvor toget havde holdt for »stop« i ca. 4 minutter — bemærkede en mand med oprakte arme ca. 500—600 meter forud. Selvom lokomotivføreren straks var klar over, at der måtte være noget galt på færde, kunne han til gengæld ikke straks anslå årsagen til mandens advisering om »stop«. Banelegemet kurver stærkt på dette sted, og vejret var den pågældende dag meget usigtbart og diset. Trods kraftig opbremsning af toget, der var oppe på en hastighed af ca. 90 km i timen, lykkedes det derfor ikke på den korte afstand at bringe toget til standsning, men en afsporing fandt sted med en hastighed af ca. 30 km.

### Uddeling af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner og Statsbanernes 2 Jubilæumsfonds.

Den 29. januar 1951 vil der til ansatte eller forhen-værende ansatte, som uforskyldt er kommet i trang, og ansattes trængende efterladte kunne uddeles ca. 1200 kr. i portioner à 100 kr. af Kong Christian IX's Understøttelsesfond, 2300 kr. i portioner à 100 kr. af De danske Statsbaners Jubilæumsfond af 1. september 1917 og 3500 kr. i portioner på mindst 100 kr. af De danske Statsbaners Jubilæumsfond af 27. juni 1947.

Ansøgninger om at blive delagtig i uddelingen må inden den 31. december d. å. indgives til et medlem af bestyrelsen for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond, af hvilken bestyrelse beløbene uddeles, eller til Trafik- og Personalafdelingen i Generaldirektoratet, hvor også de til ansøgningen brugelige blanketter fås.

Blanketterne, i hvilke ethvert spørgsmål må besvares nøjagtigt, er gældende til alle tre nævnte fond, hvis ikke andet anføres:

Foruden Generaldirektøren består forannævnte bestyrelse af:

Banebetjent Fr. Bøtchiær, 2. bygningsstrækning, Københavns Godsbanegaard,  
billetkasserer P. K. From Hansen, Københavns Hovedbanegaard,  
overtrafikassistent frk. T. Gøtzsche, 1. Distrikt, Signal-tjenesten, København,  
trafikinspektør J. Okkels, 5. Trafiksektion, Aarhus,  
lokomotivfører S. A. E. Suneson, Københavns Godsbane-gaard,  
lokomotivfører K. O. Svendsen, Københavns Godsbane-gaard,  
fuldmægtig frk. A. Westergaard, Trafikkontoret, og  
trafikinspektør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, Trafiktje-sten, København.



Tænk engang over, om du kan undvære de indtægter, du går glip af ved at være sygemeldt efter tilskadekomst!

Ved en forsikring i jernbanemændenes eget selskab: Uheldsforsikringsforeningen, kan du helt eller delvis sikre dig mod et sådant tab, som du måske vanskeligt kan bære, og det kan ske for en rimelig præmie.

Tal med en af foreningens tillidsmænd eller skriv til foreningen under adressen: Hovedbanegården, København.



**1. Distrikt. Samarbejdsudvalget.****3. samarbejdsudvalgsmøde  
den 19. oktober 1950.***Dagsorden.*

1. Meddelelser fra formanden.
2. Forespørgsel fra stationspersonalet i Næstved vedrørende returkørsel med særtogsmaskiner.

Formanden oplyste ved mødets åbning, at overtrafikassistent M. S. Lyngesen var blevet erstattet med overtrafikassistent C. A. A. Larsen, efter at førstnævnte som valgt formand for Jernbaneforeningen var indtrådt i hovedudvalget, og idet formanden bød udvalgets medlemmer velkommen til mødet, udtalte han en speciel velkomst til C. A. A. Larsen, med hvem han håbede at få et lige så godt samarbejde som med M. S. Lyngesen.

ad 1. Formanden meddelte, at der under punkt 1 på dagsordenen ville blive redegjort for efterfølgende 23 punkter, som han sammen med sine medarbejdere i distriktsledelsen ville belyse for samarbejdsudvalget:

1. Økonomisk oversigt.
2. Drifts- og trafikpræstationer.
3. Københavns nærtrafik (trafiktællingen).
4. Kalundborg—Aarhus overfarten.
5. Forholdene på Storebælt og Øresund.
6. Transittrafikken.
7. Korsør—Kiel overfarten.
8. Strækningen Dalmose—Skælskør.
9. Strækningen Sorø—Vedde.
10. Strækningen Hillerød—Helsingør.
11. Slangerupbanens motorisering.
12. Roetrafikken.
13. Sporudfletningen vest for Roskilde.
14. Sporudfletningen ved Vigerslev.
15. Elektrificeringsarbejderne.
16. Ombygninger af stationsbygninger.
17. Bygning af nye tjeneste- og lejeboliger.
18. Bygning af viadukter.
19. Sikringsanlæg.
20. Telefonanlæg.
21. Højttaleranlæg.
22. Elektriske togviserskilte.
23. Forbrug af lys og brændsel.

Gav derpå nogle fortrolige meddelelser vedrørende Statsbanernes indtægter og udgifter i perioden april—august 1950 sammenholdt med de tilsvarende måneder i 1949.

Herunder oplystes det, at indtægterne som følge af takstforhøjelsen pr. 1. juni 1950 var steget såvel for person- som for godsbefordringen.

Personbefordringsindtægterne var således steget med 2,89 mill. kr., skønt banerne her havde været ude for en betydelig konkurrence fra andre befordringsmidler. Særlig havde denne konkurrence været for stærk fra DFDS' side, idet dette selskab med nye og moderne skibe og til lave takster havde indført dagsejls mellem København og Aarhus samt Aalborg i den egentlige sommertid. Endvidere havde den private personautomobilkør-

sel været meget stor, ligesom den nyåbnede Korsør—Kiel rute også havde spillet en rolle.

Godsbefordringsindtægterne var steget med 5,67 mill. kr., hvilket ikke alene skyldtes takstforhøjelsen, men tilige en betydelig stigende transittrafik mellem Sverige og Norge p. d. e. s. og det sydlige udland p. d. a. s.

Driftsudgifterne var kun steget med 0,21 mill. kr. til trods for, at lønningerne gennem reguleringstillæget var steget pr. 1. april 1950 og til trods for den almindelige stigning for forbrugsartikler. Årsagen til, at stigningen ikke havde været større, måtte særlig søges dels i mindre vedligeholdelsesudgifter for banetjenesten og søfartsvæsenet, dels i de gennem arbejdsrationalisering indvundne besparelser.

Alt i alt var driftsindtægterne i perioden april—august 1950 i forhold til perioden april—august 1949 steget med 9,05 mill. kr., medens driftsudgifterne som nævnt kun var steget med 0,21 mill. kr., således at der i 1950 i de nævnte 5 måneder havde været et overskud på 11,62 mill. kr. imod 2,78 mill. kr. i 1949. Hvorvidt hele driftsåret ville komme til at vise et tilsvarende bedre resultat end det foregående driftsårs, var det meget vanskeligt at spå om, men det var næppe at vente, dels fordi lønningerne påny var steget pr. 1. oktober 1950, dels fordi banetjenestens vedligeholdelsesarbejder i 1950 i modsætning til 1949 blev strakt over et længere tidsrum for ikke at give for stor arbejdsløshed i vinteren 1950/51, således at driftsårets sidste måneder antagelig ville få større vedligeholdelsesudgifter end de tilsvarende måneder i driftsåret 1949/50.

Når man så på de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Distrikt i perioden april—juli 1950 sammenlignet med de tilsvarende måneder i 1949, viste det på alle områder, med undtagelse af antallet af læssede godsvogne, en stigning; for de læssede godsvognes vedkommende var antallet dog tilnærmelsesvis det samme som året forud, idet tallet kun var 36 lavere.

Hvad angik de drifts- og trafikmæssige præstationer på overfarternes tilgrænsende 1. Distrikt i samme perioder, var der vedrørende gods vognsoverførslen et fald på Gedser—Warnemünde ruten, medens der havde været en meget stor stigning på København—Malmö ruten og en betydelig stigning på Helsingør—Hälsingborg overfarten, for Korsør—Nyborg ruten havde en stigning også kunnet påvises.

For passageroverførslerne var der et fald på Gedser—Warnemünde-ruten, men en stigning på København—Malmö og navnlig Helsingør—Hälsingborg-overfarten. For Korsør—Nyborg-ruten var der et fald på ca. 2,7 pct., som utvivlsomt i første række måtte tilskrives konkurrencen fra DFDS' side og i nogen grad Kielruten samt en mindre forøgelse, som havde fundet sted på Kalundborg—Aarhus-overfarten.

Antallet af overførte automobiler på samtlige overfarter var i de pågældende 4 måneder i 1950



steget til 176 629 fra 154 083 i de tilsvarende måneder i 1949 eller med 14,6 pct. Ser man på Storebæltsoverfarten alene, var stigningen imidlertid 22 pct.

Formanden gav endvidere nogle talmæssige oplysninger vedrørende distriktets personalestyrke i samme perioder, der her viste en nedgang i forhold til den præsterede drift beregnet såvel pr. tog-, lokomotiv-, bruttoton- som pr. vognakselkm.

I den elektrificerede nærtrafik havde der været en mærkbar stigning i indtægten for personbefordringen, ligesom Slangstrupbanen i personbefordringsindtægten også viste en stigende tendens, hvilket sidste dog alene havde sin årsag i takstforhøjelsen.

Formanden omtalte sluttelig trafiktællingen i Københavns nærtrafik fredag den 15. september d. å., hvor der var talt over 161 000 rejser. En tilsvarende tælling i 1948 havde givet 146 000 rejser, men hele dette problem ville blive nærmere omtalt ved en artikel i »Vingehjulet«.

*Overtrafikinspektøren* gav en oversigt over forholdene ved Storebælt og Øresund og omtalte herunder de vanskeligheder, man havde været ude for, bl. a. foranlediget ved den store transittrafik, men også ved Helsingør havde der været en overmåde hård belastning, og den væsentligste forklaring herpå var den, at en meget betydelig del af det tømmer, som tidligere var befordret søværts, nu blev transporteret pr. jernbanevogn.

Den kritik, der havde været rejst vedrørende trafikken over Storebælt og vedrørende de reguleringer, som havde været nødvendige, var dog overdreven, og navnlig forskellige stationers opfattelse af, at lastbilerne favoriseredes i forhold til gods-vogne. Oplyste i denne forbindelse, at der i september var overført ca. 30 lastbiler pr. dag fra Korsør til Nyborg, og heraf var højst 10 overført med jernbanefærgerne fordelt på 25 færgeture, medens de resterende var overført med de særlige bilfærger.

Et forhold, der havde voldt megen besvær, var den store transittrafik til og fra Norge og Sverige i forbindelse med det sydlige udland, men da disse transporter var et led i de trufne handelsaftaler, kunne man ikke begrænse denne trafik i større udstrækning til fordel for vore egne transporter.

Vedrørende roetransporterne lå disse på linie med de tilsvarende i fjor efterår, og sukkerroer (fra Jylland), som sendtes til behandling i Sverige, gik ad søvejen og generede således ikke trafikken over Storebælt.

Omtalte banernes lastbiltrafik mellem land- og bystationer, som stort set økonomisk havde svaret til de opstillede beregninger, og der var nu det glædelige, at det antipati, der til at begynde med kom til orde fra visse sider over denne nye befordringsform, nu nærmest syntes at være slået over i sin modsætning.

Sorø—Vedde-banen var nu blevet helt nedlagt på strækningen Sorø bystation—Vedde, og på strækningen Dalmose—Skælskør var personbefordringen pr. bane indstillet.

Kalundborg—Aarhus-overfarten med bådtoget fra København kl. 10 i sommerperioden havde ikke helt givet det, man ventede deraf, men distriktet var dog af den opfattelse, at den korte rejsetid havde spillet en rolle, så man med rette kunne sige, det var en heldig disposition, dette så meget mere, som man derigennem tillige havde skabt en stærkt tiltrængt forbedring af Nordvestbanens køreplan, særlig af forbindelsen mellem København og Holbæk (O. H. J.).

Forbindelsen mellem Hillerød og Helsingør var også blevet forbedret ved afkortning af rejsetiden, foranlediget ved de indførte styrevogne, der havde virket særdeles tilfredsstillende.

*Overbaneingeniøren* gav en redegørelse for sporudfletningsarbejderne ved Vigerslev og Roskilde. Arbejdet med det nye spor mellem Roskilde og Lejre var så langt fremme, at man regnede med at tage det i brug til sommeren 1951, medens det ikke kunne siges, hvornår det nye fjernspor ved Vigerslev kunne tages i brug, da der skulle foretages en ombygning af sikringsanlægget, men man håbede at være klar omkring sommeren 1952.

Vedrørende elektrificeringen af strækningen Valby—Glostrup regnede man som tidligere omtalt at påbegynde kørslen til sommerkøreplanen 1953. Omtalte de store arbejder, der for tiden udføres ved Valby station med henblik på den kommende elektrificering af strækningen til Glostrup.

Andre elektrificeringsplaner kunne der intet bestemt siges om for nærværende; vel var den fornødne ekspropriationshjemmel for en linie København—Solrød i orden, men en linie Jægersborg—Lundtofte trængte også på, og hvilken af disse, der først ville komme, var det vanskeligt at udtale sig om.

Hvad angik ombygninger af hovedbygninger var man i gang med Ølstykke og Tingsted stationer, ligesom en modernisering af Slagelse station også påtænkes. Om dette sidste arbejde ville blive ramt af sparebestræbelserne, kunne ikke siges på dette tidspunkt.

Der var af boliger opført en ejendom i Ordrup med 6 lejligheder til stations- og banepersonalet, 6 lejligheder til søfarts- og lokomotivpersonalet var opført i Korsør. Der var i Skodsborg indrettet en lejlighed i hus 40 til en signalbetjent, i Hillerød var opført en dobbeltbolig til 2 overtrafikassistenter, i Bagsværd en dobbeltbolig til 1 trafikekspedient og 1 signalformand, i Køge en bolig til 1 vognopsynsmand, i Kalundborg en bolig til lokomotivmesteren og en dobbeltbolig til lokomotivpersonalet, en dobbeltbolig ved Brøndbyøster skulle erstatte 2 nedrevne boliger til brug for blokpasserne, ligesom der skulle opføres en dobbeltbolig til 2 trafikekspedienter i Orehoved og endelig en dobbeltbolig i Roskilde som erstatning for den, der blev nedrevet foranlediget ved sporudfletningsarbejdet.

Omtalte sluttelig nogle viaduktarbejder ved Virum, Herlev og Ballerup.

*Overmaskiningeniøren* omtalte trafikken på Slangstrupbanen, hvor man tilstræbte en motorise-



ring af persontogsdriften og håbede på, at man fra sommeren 1951 kunne opnå at få 11 af 13 togpar på hverdage overført fra damp- til motordrift.

Oplyste, at lys- og brændselsudgifterne var stærkt stigende, og at man derfor påny burde indskærpe at vise fornøden besparelse både med lys og brændsel, at forstå på den måde, at man ikke frådsede med nogen af delene, men blot benyttede, hvad der var nødvendigt.

*Oversignalingeniøren* omtalte de nye sikringsanlæg, man var i gang med på strækningen Vangede—Farum, hvor man anvendte en hel ny sikringsteknik med relæsikringsanlæg. Fremlagde en beskrivelse af et sådant anlæg installeret på Bagsværd station. Et tilsvarende anlæg vil blive etableret i Stenløse. På Lejre station er et nyt elektrisk sikringsanlæg under udførelse i forbindelse med dobbeltsporanlægget Roskilde—Lejre. Centralapparatet på Lejre station vil blive af den gængse type.

For tiden arbejdedes endvidere med planer om et nye elektrisk sikringsanlæg på København H, da det nuværende anlæg var opslidt. Planerne gik ud på, at man i det elektrificerede område af stationen antagelig skal have en ny post VI og en anden i nærheden af Dybbølsbro, hvorefter post V nedlægges, ligesom post VII og K også tænkes nedlagt.

For fjerntrafiken gik planerne ud på etablering af nye poster I og III, til hvilke poster de i dag fra post II betjente sporskifter skulle henlægges, således at man kunne nedlægge post II.

Disse planer for København H var ret langt fremme, hvorfor man på forslag af *Overbaneingeniøren* tiltrådte ikke at foretage videre ved det i protokollen af 30. maj side 9 anførte, ad nr. 1, vedrørende post II.

Det oplystes endvidere, at det nye elektriske sikringsanlæg i Køge snart ville være færdig, og at nyt elektrisk sikringsanlæg i Hillerød var under arbejde.

Automatisk linieblok for fjerntrafiksporene mellem København H og Østerport er under udførelse. Endvidere skulle der gennemføres en automatisk linieblok mellem Lyngby og Holte, hvorved man kunne nedlægge mellemblokposterne i Sorgenfri og Virum. Sidstnævnte anlæg var af en ny type, som nødvendiggjorde visse ændringer i signalreglementet, som man i øvrigt var i gang med at udarbejde. Højttaleranlæg var under udførelse på Ordrup station.

Omtalte sluttelig planerne for automatisk telefonanlæg i Københavns område og meddelte, at der på 7 S-stationer til vejledning for publikum ville blive etableret elektrisk betjente togviserskilte af den type, som nu i nogen tid havde været prøvet i Hellerup på perron IV.

*Formanden* afsluttede dette punkt med en nærmere omtale af Kiel-ruten fra Korsør, der i sommermånederne havde sejlet en tur i hver retning daglig og sikkert havde haft mindst 20 000 rejsende i indeværende sommer. Nu, hvor sæsonen var ovre, sejledes der kun 3 gange ugentlig i hver retning.

*Aage Hansen* bemærkede, at han gerne på næste møde ville have optaget et punkt på dagsordenen vedrørende spørgsmålet: »Reparationsbog på alle maskiner«.

*ad 2. Meldgaard Kristensen* forelagde den fra stationspersonalet i Næstved rejste forespørgsel vedrørende returkørsel med særtogsmaskiner.

En overportør i Næstved var blevet forbavset over, at maskinen for et særtog fra Slagelse returnerede som forspandsmaskine, og at man derefter senere afsendte et andet særtog fra Næstved med særlig maskine, som returnerede med blot en bremsevogn.

*Overtrafikinspektøren* oplyste, at forklaringen var den, at Slagelse station var blevet blokeret og derfor allerede kl. 9 morgen havde forlangt at komme af med vogne til syd for at skaffe plads på stationen, og da man havde en maskine disponibel i 3 timer, som senere skulle benyttes Slagelse—Roskilde, sendte man den til Næstved med vogne, men da vognene til det senere særtog fra Næstved ikke var færdige på dette tidspunkt, måtte maskinen returnere som forspandsmaskine af tidligere nævnte grund. På grund af en del forsinkelser i Slagelse kunne den med særtogets udsendte maskine ikke få vogne med tilbage til Næstved, hvortil den af hensyn til senere brug nødvendigvis måtte returnere.

Ved mødets slutning foreslog formanden at afholde næste møde en af de sidste dage i januar måned 1951, da man derved opnåede at få oversigt over den regnskabsmæssige stilling også for december. Dette tiltrådtes.

*W. Herschend.*

*Meldgaard Kristensen.*

### **Koreakrigen ud fra transportsynspunkter.**

Amerikansk Søfarts Forbund meddeler, at der under Koreakrigens første kvartal ialt er udskibet 2 mill. t. krigsmateriel og fornødenheder til krigszonen i det fjerne østen.

80 pct. af disse skibslaster fragtedes på private fartøjer under amerikansk flag. En utrolig mængde forråd er også transporteret med flyvemaskiner.

Ca. 80 privatejede skibe, som hidtil havde været holdt i reserve, er sat ind i regelmæssig trafik på forskellige amerikanske linier.

Kun 6 pct. af den sammenlagte lasttonnage var fragtet til krigszonen under udenlandsk flag.

*ITF*

### **Ny generaldirektør ved Norske Statsbaner.**

I en alder af 47 år er Norske Statsbaners generaldirektør E. Sundt afgået ved døden. I stedet er nu udpeget statssekretær i Samfærdselsdepartementet og formand for Statens Samfærdselsråd, H. E. Stokke som generaldirektør for NSB i et tidsrum af 6 år.

Generaldirektør Stokke er født 20. november 1900, og har bl. a. studeret trafikspørgsmål i Tyskland og Svejts.





**Juletræsfester.**

*Aarhus.*

Aarhus afdelinger afholder sin årlige juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning den 7. januar 1951 kl. 17,45. Pensionister samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Da billet salg ved indgangen ikke finder sted, henstilles det til medlemmerne at afhente billetter i remisen den 30. december, og den 3. januar; evt. kan billetter afhentes hos lokomotivfører Holmtoft, Aalborggade 15 a, og lokomotivfyrbøder C. A. Lundberg, Michelsensgade 3, 3. sal.

*Festudvalget.*

*Nyborg.*

Dansk Lokomotivmands Forening, Nyborg afdelinger afholder juletræsfest i Industriforeningens store sal, torsdag den 4. januar kl. 18,00. Enker og pensionister indbydes.

*Festudvalget.*

*Randers.*

Dansk Lokomotivmands Forening, Randers afdelinger afholder julefest søndag d. 7. januar 1951 kl. 17,45 i Haandværkerforeningen.

Enker efter lokomotivmænd, pensionister og lokomotivfyrbøderaspiranter indbydes venligst.

*Festudvalget.*

*Fredericia.*

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest fredag d. 5. januar 1951 kl. 18,00 på »Landsoldaten«.

Lister til påtegning ophængt på stuerne.

Enker og pensionister indbydes venligst til at deltage.

*Festudvalget.*

*Odense.*

Lokomotivpersonalet Odense afdelinger afholder juletræsfest på »Scandia« søndag d. 7. januar kl. 18.

Pensionister såvel fra SFJ som DSB indbydes.

*Festudvalget.*

**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er, foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme, ansat doktor Ib Kjær, Algade 7, Nykøbing Mors. Doktor Kjær afholder konsultation kl. 13—15, lørdag dog kun efter aftale.

**Taksigelse.**

Hjertelig tak for den store og venlige deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører Egon Jensen's død og begravelse.

*Karen Jensen.*

**Personalia**

*Forflyttelser pr. 10-11-1950.*

Lokomotivførerne:

M. V. Rasmussen, Korsør, til Haderslev.  
P. V. Dam, Kolding, til Aabenraa.

*Forfremmelser pr. 1-12-1950.*

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

H. V. Ibsen, Gedser, i Nykøbing F.  
T. V. Nellemose, Kbhvn. Gb., i Korsør.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-12-1950.*

Lokomotivførerne:

P. M. Johansen, Slagelse, til Næstved.  
T. Andersen, Nykøbing F., til Næstved.  
J. H. Larsen, Korsør, til Slagelse.  
V. Mikkelsen, Kbhvn. Gb., til Kolding.

Lokomotivfyrbøder:

C. V. Brügge, Padborg, til Odense Syd.

*Afsked.*

Lokomotivfører N. R. M. Nielsen, Aarhus H., på grund af Alder men pension (min. afsked fra 31-1-51).

*Dødsfald blandt medlemmerne.*

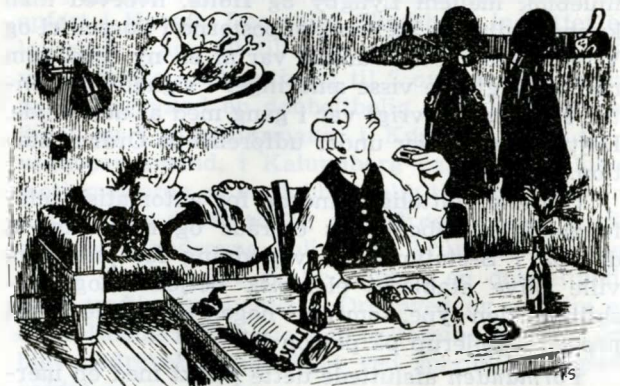
Lokomotivfører V. E. M. Jensen, Struer, den 22-11-50.

**Medlemslisten.**

*Optaget som ekstraordinære medlemmer pr. 1-12-1950.*

Lokomotivførerne:

C. W. Jensen, H. C. Ørstedsvvej 62 C, København V.  
H. C. Christensen, L. Piosgade 15, København S. V.  
S. J. E. Sørensen, Falkevej 27 M, 1., Fredericia.



**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.