

Nº 3

5. februar 1950

50. årgang

## Januar-pristallet

Som det var ventet, steg januar-pristallet betydeligt i forhold til juli-pristallet 1949, der med sine 307 points for første gang siden den nye lønningslovs ikrafttræden i 1946 betød en nedgang, idet januar-pristallet samme år var på 310. Denne faldende tendens kunne desværre ikke fortsætte, Statistisk Departement måtte denne gang forhøje med ikke mindre end 8 points, og beregningsgrundlaget for regulerings-tillæget nåede op på 315. Lige akkurat 1 point lavere end den sats, der betinger een portions reguleringsstillæg mere til tjenestemændene.

Skønt man ved kronens devaluering i efteråret måtte forudse, at denne fik betydning for de kommende priser, viser det sig, at prisstigningerne denne gang hovedsagelig er at finde på varer fra hjemmemarkedet. Det fremgår af de statistiske oplysninger, at den største stigning er sket indenfor fødevarergruppen, som alene af den totale forhøjelse på 242 kr. hæfter for de 166 kr.

Det kommer selvfølgelig ikke som nogen overraskelse, at det netop er denne gruppe, der har den største skyld i pristallets stigende bevægelse. Lige siden salg af kød og flæsk m. m. kom på friliste, har husmødrene med bekymring set på den stadige trang fra forhandlernes side til at sætte priserne op. Håbet om den frie konkurrences indflydelse bristede allerede fra den første dag uden rationering. At prisstignin-

gerne indenfor fødevarergruppen har været stor, fremgår desuden tydeligt af den statistiske beretning, idet den rabatydelelse på 40 kr. pro persona, som blev gennemført med rationeringsmærkernes udlevering denne gang, ikke opvejer de stedfundne prisforhøjelser. For den pristalsfamilie, som lægges til grund for de statistiske beregninger, har rabatmærkerne en værdi af 134,80 kr. Foruden de allerede nævnte varer indenfor gruppen af fødevarer, er prisen steget for bl. a. kaffe, gryn, fedt og grøntsager.

Fordelingen af udgifterne på pristalsbudgettet og bevægelsen indenfor de enkelte grupper, fremgår af følgende:

	Jan. 1950	Okt. 1949
Fødevarer .....	2909*)	2743
Klæder, fodtøj, vask .....	1475	1457
Bolig .....	815	801
Brændsel, belysning .....	604	582
Skatter .....	1112	1112
Kontingenter o. l. ....	626	625
Anskaffelse og vedligeholdelse ...	472	471
Spiritus, tobak, fortæring ude ...	683	679
Hygiejne, kulturelle udgifter ....	866	867
Transport .....	265	265
I øvrigt .....	602	580
Ialt ....	10429	10187

\*) Efter afdrag af værdien af rabatkort for kød, flæsk og pålægsvarer (134,80).

Grupperne — skatter og transport — ligger uforandret, medens udgifter til hygiejne m. m.



viser en nedgang på 1 point. Alle de øvrige grupper viser en stigning. Således er udgifterne til klæder, fodtøj og vask steget med 18 kr.; bolig med 14 kr.; brændsel og belysning 17 kr.; spiritus, tobak, fortæring ude 4 kr.; kontingenter o. l. — anskaffelse og vedligeholdelse med hver 1 kr., medens den udgiftspost, der benævnes »i øvrigt«, er steget med 22 kr.

Som nævnt mangler det nye pristal eet point for, at tjenestemændene kan opnå en forhøjelse af reguleringstillæget. Dette bevæger sig som bekendt for hver 6 points, pristallet stiger over 286 eller falder under 291.

Ved juli-pristallets fald i 1949 med 3 points i forhold til januar-pristallet samme år, efter hvilket tjenestemændene oppebar 24 portioner, skulle imidlertid de 24 portioner reduceres til 23. Samtidig skulle også arbejderne i privatindustrien have deres reguleringstillæg nedsat, men mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen opnåedes der enighed om at anerkende, at arbejderlønningerne skulle forblive uforandret.

Dette kompromis skabte problemer for tjenestemandorganisationerne. Ved overenskomstforhandlingerne i foråret 1948 opnåedes der i privatindustrien sådanne lønmæssige forbedringer, at det med rette kunne fastslås, at nogle af de principper lønningskommissionen af 1946 havde lagt til grund for en del af tjenestemandslønningerne, var blevet forrykket, og der opstod en forskel mellem priser og lønninger i tjenestemændenes disfavør. Dette blev erkendt fra myndighedernes side, og det midlertidige løntillæg svarende til 2½ portioners reguleringstillæg blev bevilget til og med 31. december 1949. De samvirkende Fagforbunds og Arbejdsgiverforeningens stilling til juli-pristallet 1949 måtte derfor betinge en tilsvarende beslutning fra finansministeriet overfor tjenestemændene, og ved efterfølgende forhandlinger opnåedes der da også enighed om, at den 24. portion skulle bibeholdes uanset tjenestemandslovens bestemmelser, og udbetales som et særligt tillæg til de almindelige lønningsdele, men efter de sædvanlige principper for reguleringstillæget. Samme forhandling gav i øvrigt til resultat, at det midlertidige løntillæg fik forlænget gyldighed til 31. december 1950. Selvom det nu offentliggjorte pristal med sine 315 points er kommet ind i tje-

nestemands-intervallet 310—315, der giver ret til 24 portioner reguleringstillæg, betyder det altså ikke indtægtsforhøjelse for tjenestemændene, da det særlige tillæg på een portion nu overføres som den 24. portion.

Hermed er vi på »ret køl« efter lovens bogstav, men er retfærdigheden af den grund bedre end ved overenskomstforhandlingerne i 1948 og i juli 1949? Det må erkendes, at tjenestemandsløven kræver 316 points for yderligere at forhøje reguleringstillæget, men som vi allerede gav udtryk for under forhandlingerne i efteråret, må man på grundlag af en del af det materiale, som blev anvendt af den kommission, der reviderede tjenestemandsløven, regne med, at der fandtes en ensartet reguleringsskala for arbejdere og tjenestemænd, således at der ikke opstår uforholdsmæssig stor forskel i tildeling af reguleringsbeløb. Selvom det midlertidige løntillæg har forlænget gyldighed til udgangen af indeværende år, var der almindelig enighed om under forhandlingerne i finansministeriet, at uforudsete ændringer i den bestående økonomi kunne betinge en fornyet drøftelse, inden tillæggets ophør.

Den nuværende økonomiske situation kan hurtigt forværres. Varerne fra hjemmemarkedet har denne gang haft den største indflydelse på priserne, men devalueringen er en kendsgerning, og dennes tilblivelse vil utvivsomt i den nærmeste fremtid kunne mærkes mere end i dag.

De respektive centralorganisationer vil derfor uden tvivl tage under overvejelse om en henvendelse til finansministeren på dette grundlag bør finde sted.

Med den 24. portion, der nu overføres fra det særlige tillæg til reguleringstillæget, udgør sidstnævnte følgende for vore gifte medlemmer:

lokomotivinstruktører med 2 løntillæg	kr. 3.556
øvrige lokomotivinstruktører, lokoførere	
og elektroførere med 1. og 2. tillæg	» 3.168
øvrige lokomotivførere, elektroførere,	
alle motorførere, lokomotivfyrbødere	
og pensionister .....	» 2.880





## Første møde indenfor DSB's samarbejdsudvalg.



Under forsæde af formanden for hovedudvalget, generaldirektør E. Terkelsen, afholdtes den 11. januar 1950 et møde i generaldirektoratets mødesal. I mødet deltog foruden hovedudvalgets medlemmer tillige medlemmerne af begge distriktsudvalg, idet der her skulle gives en almindelig oversigt over samarbejdsudvalgenes opgaver og virkemåde.

Efter at generaldirektøren havde budt velkommen og omtalt baggrunden for dette fællesmøde mellem samtlige samarbejdsudvalgsrepræsentanter, blev sekretær J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund udpeget til hovedudvalgets sekretær.

Generaldirektør E. Terkelsen holdt derefter en indledende tale, hvori han trak linierne op for samarbejdsudvalgenes arbejdsområder og forretningsgang og uddybede de i samarbejdsudvalgsreglementet givne retningslinier for opgaver og virksomhed.

Derefter fulgte en længere redegørelse for statsbanernes aktuelle alvorlige stilling, og herunder omtaltes en række rationaliseringsbestrebelse, der var i gang på forskellige områder.

Tillige gjorde generaldirektøren rede for en del af de spørgsmål, der iøvrigt for tiden er aktuelle for statsbanerne, herunder forskellige planer om nybygning, nyanskaffelser og indførelse af mekanisering.

Sluttelig omtalte generaldirektøren forskellige forhold vedrørende personalet og hvad, der fra den side

kan gøres for at opnå den højest mulige standard i arbejdets udførelse og tjenestens afvikling, og i dette spørgsmål lagde generaldirektøren vægt på den betydning, tillidsmændenes og organisationernes aktive medvirksomhed vil have for et godt resultat.

Hovedudvalget afholder det næste ordinære møde i april måned. Der vil her blive foretaget drøftelse af allerede fremsatte forslag, og eventuelle forslag fra personalet vil blive optaget på mødets dagsorden.

For at fremme behandlingen af mulige forslag fra personaleside er det hensigten så vidt muligt at foretage en undersøgelse af dem, inden hovedudvalget tager stilling til dem. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, om forslag vedrørende arbejdsforhold, tilrettelægning af arbejdet, materialebesparelser eller andre forhold, der henhører under samarbejdsudvalgenes arbejdsområde, indsendes til hovedudvalget snarest og ikke afventer afholdelsen af møde.

Forslag kan indsendes til hovedudvalgets formand, generaldirektør E. Terkelsen, eller dets sekretær, J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund.

Af hensyn til mulige drøftelser vedrørende enkeltheder i forslagene er det nødvendigt, at forslagene indsendes med angivelse af forslagsstillerens stilling, navn og tjenestested.



## FORSØG MED NYE REGLER FOR PATEGNING PÅ ANSØGNINGER

Principperne for avancement har alle dage været genstand for personalets største opmærksomhed, og det hører til organisationernes ældste opgave at sikre ansøgerne om ledige stillinger den mest retfærdige behandling, når udpegningen af den heldige skal ske. Gennem årene har organisationerne derfor søgt at få føling med og indflydelse på de retningslinier, administrationen fulgte ved besættelsen af ledige stillinger, og de var interesseret i, at pladsbesættelserne skete efter reelle kvalifikationsbedømmelser, og at personlige sympatier eller antipatier udelukkedes fra at få indflydelse på afgørelserne.

Dette arbejde blev ikke mindre vigtigt, efter at sparekommissionen af 1921 som slutresultat af overvejelserne om, efter hvilke principper, statsadministrationen burde forfremme tjenestemændene til ledende stillinger, sagde, at man burde vælge den ansøger, der måtte anses for bedst at være i stand til at udfylde stillingen i det lange løb. Som en indrømmelse til alderens betydning udtalte man videre, at af to lige kvalificerede ansøgere burde den i anciennitet ældste ansøger vælges, og yderligere ville et fortrin i anciennitet hos en ellers kvalificeret ansøger kunne opveje et vist fortrin i kvalifikationer hos en yngre ansøger. Altså gik kommissionen ind for, at det skulle være den dygtigste blandt ansøgerne, der burde have pladsen.

Vanskeligheden blev derefter: Hvordan får man så oplyst hvem af ansøgerne, der er den dygtigste? For de grupper af tjenestemænd, der i henhold til faglig uddannelse udnævnes og forfremmes på grundlag af fagprøver eller eksaminer, lå det klart, men den store stab af tjenestemænd, for hvem det ikke var tilfældet, var stærkt interesseret i, at den bedømmelse, der var den eneste vej til at få den rette karakter frem, skete på så åbent og så uhildet et grundlag som muligt, og envidere i, at der ved udsorteringen af den bedste blandt ansøgerne ikke blev adgang til at lade underhånds og/eller interne oplysninger eller personlig påvirkning få indflydelse på afgørelsen. Vi ser i denne forbindelse bort fra det mere teoretiske forfremmelsesråd og aldersavancement.

Efter adskillige forsøg standsede man ved

den ordning, der indtil lønningsloven af 1946 var speciel for DSB (men som nu er adopteret af tjenestemandsløven), og hvorefter der er givet faste — eller temmelig faste — rammer for, hvorledes påtegningen skal se ud, hvilke specielle oplysninger, den skal indeholde, og om ansøgerens ret til at blive bekendt med, hvad den lokale chef skriver som sin mening om ansøgerens kvalifikationer til den bestemte stilling. Såvidt selve systemet tillader det, har organisationerne ment, man var nået så langt mod det ideelle, som muligt, og den sidste tilbygning: Personalnævnet skulle yderligere stabilisere sikkerheden for, at der skete en fuldt ud objektiv bedømmelse, og at ingen mulighed for underfundighed var tilstede.

Men som i den gamle gudeverden var der også her en mistelten! De forskellige punkter, der skal besvares i en påtegning slutter med det, der siger: Egnethed for den ansøgte stilling. Det er det sidste i rækken og det vigtigste, fordi det skal give den oplysning, der ved opsummeringen af de øvrige punkters besvarelse giver helhedsbilledet af ansøgerens kvalifikationer til netop den stilling, der skal besættes, og det var netop dette punkt, som viste sig at være en mistelten, der var så myg og bøjelig, at den kunne bruges til den pil, som evnede at tage livet af besvarelserne af alle de forudgående spørgsmål. De, der har prøvet påtegninger af forskellige chefer, ved, at det danske sprog har rige muligheder for ved en lille variation i ord eller ændring af disses indbyrdes rækkefølge at få en helt anden mening frem. Hertil kommer, at den ene foresattes udtryksmåde kan afvige overordentlig meget fra den andens; når en siger »velegnet«, vil en anden om samme ansøger måske sige »overordentlig velegnet« eller »særlig — eller særdeles velegnet«, men en tredje ville være mere forbeholden, spare på tillægsordene og køligt indskrænke sig til blot at sige »egnet«.

Det er overmåde svært at sige, hvem af disse ansøgere, der i virkeligheden er den bedste, og derfor skal være den foretrukne, hvis alle de nævnte udtryk er anvendt om lige så mange ansøgere. Det er ikke usandsynligt, at den med »velegnet« er langt bedre kvalificeret end den med »overordentlig velegnet«, og at forskellen

i udtrykkene kan have sin forklaring i den sidstnævntes chefs anlæg for at benytte sig af en mere højstemt udtryksform.

For om muligt at få skabt mere system i anvendelsen af tillægsordene og dermed sandsynlighed for, at »særdeles egnet« betyder det samme, enten påtegningen kommer fra chefen i X eller Y, fra Jylland eller Sjælland, henvendte organisationerne sig i sin tid til generaldirektoratet om en ændring af den hidtil gældende — eller måske mangel på — regel for besvarelse af punktet: »Egnethed for den ansøgte stilling«, således at der tilstræbes en ensartet anvendelse af de forskellige udtryk overfor de tilsvarende kvalifikationer.

De — ganske vist få — sager, der har været forelagt personalenævnet, støttede den opfattelse, at en bedre plan i påtegningernes ordlyd var ønskelig for at kunne dække den mangfoldighed af tilfælde, der kan foreligge ved besættelse af pladser indenfor de forskellige kategorier.

Generaldirektoratet udarbejdede derfor et forslag, hvori det hidtidige punkt: »Egnethed for den bestemte stilling« opdeltet i 6 underpunkter. Det skulle bevirke, at der ved besvarelsen kunne bruges flere men samtidig også regelbundne variationer ved bedømmelsen af de enkelte ansøgers kvalifikationer, således at det var muligt for den enkelte chef at bruge andre og mere betegnende udtryk end de nu noget klicheagtige, der som foran nævnt ofte bliver anvendt i flæng og ikke altid dækker den opfattelse, chefen — og ofte heller ikke ansøgeren selv — har i det enkelte tilfælde. Samtidig skulle reglerne kunne lægge de nødvendige udtalelser ind i nogenlunde faste rammer, således at samme udtryk benyttet af flere chefer også dækkede samme mening. Endvidere skulle de foreslåede regler muliggøre finere graduering af ansøgerens kvalifikationer ved bedømmelsen.

Forslaget går ud på følgende:

I ordre A ændres 1.—3. linie f. n. på side 100-IV og 1.—21. linie f. o. på side 101-III således:

Udtalelse skal gives under hensyntagen såvel til vedkommendes hidtidige uddannelse, tjenestegøring m. v. som til arten af den ansøgte stilling. Den skal indeholde oplysning om ansøgerens.

- 1) arbejdsevne,
- 2) sikkerhed i arbejdets udførelse,
- 3) kundskaber, for hvilke der er anvendelse i tjenesten (hvorved tænkes ikke alene på praktisk erfaring med hensyn til arbejdernes udførelse på vedkommende arbejdsområde),
- 4) optræden over for publikum (for alle de tjenesters vedkommende, hvor der kan blive tale om tjenstlig berøring med publikum),
- 5) evne som arbejdsleder (for alle de stillingers vedkommende, hvor der er tale om arbejdsledelse, herunder samtlige stillinger i 7. og højere lkl.), og
- 6) egnethed for den bestemte stilling, der søges.

Med hensyn til pkt. 6) gælder:

Der bør normalt anvendes een af følgende betegnelser:

- a) særlig velegnet,
- b) velegnet,
- c) egnet,
- d) mulig egnet,
- e) mindre egnet,
- f) uegnet.

Betegnelsen »særlig velegnet« skal særskilt motiveres (f. eks. med den pågældendes specialuddannelse, specialkendskab, eller særlige egenskaber). Betegnelsen »velegnet« anvendes i almindelighed for den virkelig dygtige, og betegnelsen »egnet« for den almindeligt brugbare.

Betegnelsen »muligt egnet«, der altid skal ledsages af supplerende motivering, tænkes nærmest anvendt, når en ansat søger en plads, hvor der naturligt må forudsættes en special viden, som vedkommende ikke forud har (f. eks. til arbejdet på helt nye arbejdsområder). Såfremt vedkommende foresatte mener ubetinget at kunne anbefale den pågældende trods hans manglende specialuddannelse f. eks. på grund af hans evne til hurtig tilegnelse af nyt stof, kan de under a)—c) anførte betegnelser dog naturligvis anvendes. Betegnelsen »muligt egnet« kan også (med supplerende forklaring) anvendes, hvis den foresatte efter sit kendskab til den pågældende føler sig usikker over for hans egnethed



til et nyt eller større arbejdsområde uden dog at ville erklære ham for mindre egnet eller uegnet, når den pågældendes helbredstilstand kan gøre det tvivlsomt, om skifte af arbejdsområde vil være hensigtsmæssig, eller endelig når den foresatte ikke kender arbejdet på den ledige plads (f. eks. stationsadministration).

Betegnelserne »mindre egnet« og »uegnet« skal ligeledes ledsages af motivering med fremhævelse af de momenter, der har været bestemmende for bedømmelsen (de foran angivne enkeltbedømmelser, pladsens særlige karakter, den pågældendes manglende uddannelse, personlighed m. v.).

Såfremt der foreligger særlige forhold, der efter den ansøgte stillings betydning eller arbejdet nærmere karakter eller eventuelt den ansøgendes tjenstlige indsats kan have betydning ved bedømmelsen, bør dette anføres.

Ansøgeren skal inden ansøgningens fremsendelse gøres bekendt med udtalelsen enten ved, at der udleveres ham en afskrift af denne eller ved, at påtegningen leveres ansøgeren til gennemsyn og afskrift.

De foreslåede regler indeholder en betydelig udvidelse af mulighederne for at få en fyldigere karakteristik af ansøgerens kvalifikationer. Medens man hidtil har kunnet bruge alle »egnet«-variationerne uden nærmere forklaring (først når udtrykket »uegnet« en sjælden gang blev brugt, krævedes der særlig begrundelse), kræves der efter forslaget særlig begrundelse for enten at bruge det stærkeste udtryk »særlig velegnet« eller det betingede — men ikke negative — »mulig egnet«; det negative »uegnet« er suppleret med det knap så hårde »mindre egnet«, men begge skal til oplysning både for ansøger og de besættende myndigheder begrundes nærmere, så det kan ses, om det er i al almindelighed eller kun over for den bestemte plads, ansøgeren ikke anses for egnet.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har indgående beskæftiget sig med forslaget, der vel byder på adskillige forbedringer i forhold til de hidtidige regler, men man har samtidig fundet, at det ikke er muligt ved lutter teoretiske eksempler at dømme om, hvorvidt det nye kun indeholder fordele, det vil først vise sig, når reglerne bliver udsat for dagligt brug, og der er indvundet erfaringer fra de forskellige tjenestegrene og -steder.

Ved en forhandling mellem generaldirektoratet og arbejdsudvalget er det derfor aftalt, at de foreslåede regler forsøgsvis tages i brug eet år, således at der kan indhentes nærmere erfaringer for, hvorledes de virker dels over for ansøgerne selv — i henseende til at give den mest objektive karakteristik af ansøgeren — og dels over for administrationen med hensyn til at kunne skille ansøgerne i kvalifikationsgrupper udelukkende på grundlag af de nye påtegninger, og samtidig være i stand til at skelne mellem grænsetilfældene, så de enkelte kvalifikationsgrupperinger ikke flyder ud i eet.

Det er en selvfølge, at også de nye supplerende påtegninger ganske som nu skal forelægges for ansøgeren, og at der heller ikke efter de nye regler må medgives ansøgeren andre påtegninger end dem, der også er ansøgeren bekendt.

Foreløbig skal de foreslåede regler i henhold til aftale bruges i eet år, når den tid er gået, og organisationerne da ikke er tilfreds med virkningen, tages sagen op til ny behandling, og man kan da enten vende tilbage til de gamle regler eller — hvis der i mellemtiden er opstået nye ideer — bringe dem i forslag.

### Britiske jernbaner i dag og i morgen.

*Under denne titel udsendte »British Railway« ved årsskiftet et lille hæfte med en omtale af banernes virksomhed, de mange problemer ved overgangen til statsdrift, og i billeder fortælles lidt om hverdagslivet. Vi bringer i uddrag nogle af de emner, der omtales.*

Personalet ved de Britiske Jernbaner udgør over 599.000 mand og 36.000 kvinder spredt over hele landet og repræsenterende utallige fag og professioner, nogle i store distrikter på mange tusinde og mange i små isolerede grupper.

Med et personale af denne størrelse må problemerne mellem ledelsen og mandskabet være mange, og det er de. De principper, som ligger til grund for »forhandlingsmaskineriet«, og som i årenes løb omhyggeligt er opbygget i forbindelse med fagforeningerne, sikrer, at enhver, gennem selvvalgte repræsentanter, har forbindelse med ledelsen, og at sager af fælles interesse bliver overvejet på passende sted for at undgå at bebyrde den øverste ledelse og for at fremme afgørelsen af lokale sager. Medens hovedstrukturen må forblive den samme, bliver dette »forhandlingsmaskineri« revideret, for at det kan bruges i de seks distrikter (i modsætning til de fire tidl. jernbaneselskaber) og for at gøre det egnet i en nationaliseret industri.

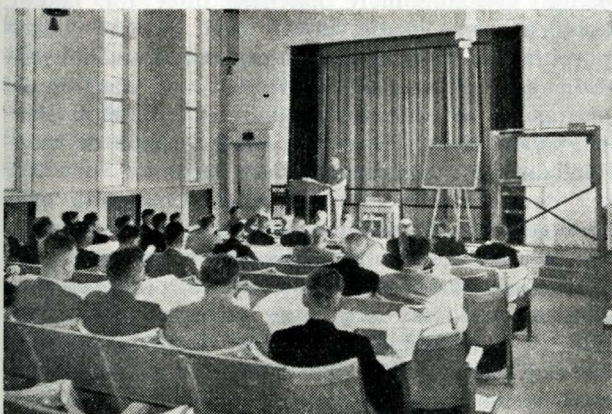


Rådslagning mellem ledelse og personale om udførelsen af tjenesten ved jernbanen har i dag en ny betydning. Det er et forhold, som kræver forklaring. »Rådslagning« dækker alle sager af fælles interesse, som ikke falder indenfor forhandlingens område. (der hovedsagelig beskæftiger sig med løn, tjenestetider, tjenesteforhold o. s. v.), og som, medens den finder egnede emner for drøftelse mellem ledelse og personale, angår sager, som ledelsen forbeholder sig ret til at afgøre. Sådant en rådslagning er blevet startet af Railway Executive. Den arbejder ved direkte kontakt med grupper af personalet, og, hvor det er egnet, med udvalg, som allerede er nedsat af »forhandlingsmaskineriet«; gennem det er der allerede blevet indviet en ny og vigtig epoke i fremtidens personaleforhold. Den størst mulige bestræbelse for samarbejde mellem Railway Executive, personalet og Railway Trade Unions vil blive nødvendig i den besværlige og langvarige opgave: at samle Britiske Jernbaner. Ved flere lejligheder siden 1948 har der været holdt møder for rådslagning med organisationerne og ved sammenkaldelse af personalet ved forskellige centre ude omkring i britiske jernbaner.

#### Velfærd og uddannelse.

Foruden de mange andre fordele sørger Railway Executive for personalets velfærd og uddannelse, man opmuntrer i princippet og ved økonomisk støtte og velvillig hjælp organisationer ledet af personalet selv.

På initiativ af Railway Executive er der nylig i samarbejde med fagforeningerne blevet oprettet en fælles rådgivende forsamling for velfærd, hvis hele opgave er at give anbefalinger til Executive angående personalets sikkerhed, sundhed og velfærd. Assisteret af fire tekniske rådgivere, indbefattet en tilsynsførende for kvindernes velfærd, inspicerer forsamlingen forhold og forbedringer, som er foranstaltet af Executive, i værksteder, kontorer, opholdsstuer, kantiner og overnatningsværelser. Man sørger også for helbredet og hygiejnen, kvinders og unge menneskers velfærd, rekreation



Baneinspektører på skolen for transport i Derby.

og sociale lettelse, arbejderbeskyttelse og første hjælp. Med hensyn til uddannelsen og undervisningen af personalet blev mange hjælpemidler arvet af Railway Executive fra de tidligere jernbaneselskaber. Der er flerårige klasser for unge elever og aspiranter og fire skoler for chauffører i rutebildriften, ligesom der er klasser for signal-tjenestens folk og andre. Der er også seks kostskoler helliget jernbaneemner såvel som tre ikke-kostskoler for elever, der indtræder i tjenesten.

Railway Executive råder nu over betydelige hjælpemidler for personalets uddannelse og undervisning. Den rene fagundervisning vil for det meste finde sted inden for selve jernbanetjenesten og almindelig undervisning i forbindelse med lokale undervisningsmyndigheder.

#### Handels- og publikumsmæssige forhold.

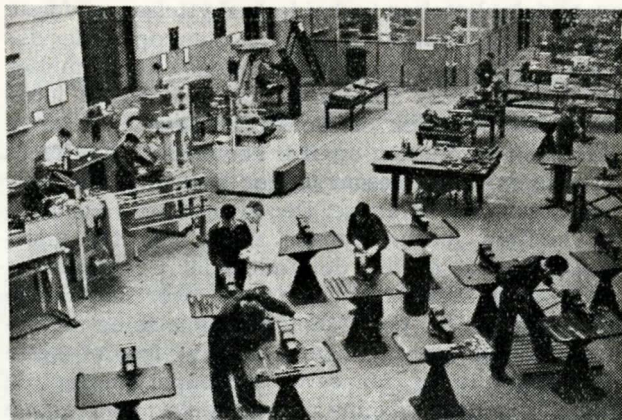
I enhver nation er det diplomatiske corps uundværligt for nationens eksistens, og med et stort jernbaneforetagende følger der megen ren diplomati i dets kontakt med det publikum, det tjener. Ja, en tyk bog kunne skrives om de sider af jernbanedriftens arbejde, der angår de handels- og publikumsmæssige forhold. Hvert område har en handelsmæssig tilsynsførende, og i de fleste store byer og industrielle centre, er der embedsmænd, hvis opgave det er at imødekomme publikums krav og så vidt muligt komme dem i forkøbet og at tage sig af alle sider af jernbanetransporten i dens forhold til industri og handel. Deres lokale repræsentanter ved de fleste af de 6.686 stationer og 6.395 godsdepoter er stationsforstanderne og godsekspeditører.

The British Railway Public Relations og Publicity Organisation er ansvarlig for, at der bliver givet alm. oplysninger, og at tider og lettelse bliver bekendtgjort. Der er også mange jernbanepublikationer til internationalt brug, her iblandt den indviklede køreplan (udarbejdet af the Operating Department), som publikum aldrig ser. Til publikums brug er der sommer- og vinterkøreplaner for fjern- og nærtrafikken og den årlige ferierejsehåndbog foruden trafik kort og brochurer. Besøg bliver arrangeret på værksteder, remiser o. l. for klubber, foreninger, skoleklasser og andre grupper interesserede mennesker. I 1948 besøgte over 43.000 interesserede lokomotivremiser i London Midland Region alene. Film, som skildrer jernbaneindustriens mange virksomheder bliver gratis udlånt til enhver skole eller ansvarlig organisation. Filmene i British Railways bibliotek er 16 mm og omfatter både lyd- og stumfilm, farve- og ikke-farvefilm.

#### Politi.

En speciel omtale fortjener jernbanepolitiet, som nu er ved at forenes af de adskilte styrker i de fire tidligere selskaber. Med sine 4000 mand er styrken, taget som helhed, den næststørste i landet, idet kun londonpolitiet er større. Ved reorga-





Interiør fra lærlingskolen i Derby.

nisationen bliver Storbritannien inddelt i seks områder, som hver dækker jurisdiktionen af en eller flere civile politistyrker, og som muliggør nært samarbejde mellem jernbanepolitiet og det almindelige politi. Således opererer londonstyrken som en enhed i London politidistriktet. Det nordlige område, for at tage et andet eksempel, omfatter amterne Northumberland, Durham, Cumberland, Westmorland og Yorkshire og samarbejder med de mange civile politistyrker inden for området.

Jernbanepolitiopsynet er en særlig og krævende opgave i vor tid, da vi er stillet over for den kolossale svækkelse af den moralske standard, som er krigens efterslæt med den medfølgende knaphed og andre grunde til uhæderlighed. Mindre rapserier er der og har der altid været, og det er alvorligt nok. Men en alvorligere trusel i vor tid er de organiserede bander, som opererer på gods-ekspeditionerne, sidespor, tog og stationer. For at fremme det forebyggende arbejde er der blevet åbnet en politiskole for 50 elever i Tadworth i Surrey og en plan, der går ud på at uddanne politihunde til at arbejde sammen med mændene i afsondrede distrikter, er under udarbejdelse.

#### *Ejendomme og skatter.*

Vi kan passende slutte dette kapitel med en omtale af British Railways byggevirkksomhed. At vi sørger for boliger til nogle ansatte, er velkendt, men omfanget af jernbanernes ejendomme kendes næppe af mange, som ellers er fortrolige med jernbanerne.

De beløber sig til 300.000 besiddelser af enhver tænkelig type ejendomme og bygninger indbefattet ca. 52.000 beboelseshuse. Disse huse og tjenesteboliger samlet på et sted ville udgøre en by af ikke ubetydelig størrelse. Men de er spredt over hele Storbritannien, overalt hvor jernbanetransporten trænger frem, fra Mounts Bay til Pentland Firth, og den spredning letter næppe byggeledelsens problemer. De samlede afgifter for alle besiddelser beløber sig til 5 mill. £ om året. Omkostningerne ved jernbaneejendomme og bygninger indbefattet vedligeholdelse, skatter og andre udgifter, beløber sig

til en årlig sum på over 8 mill. £. Meget blev gjort i 1948 med hensyn til salg og bortforpagtning af uproduktive arealer og modernisering af bygninger. Hele personaleomflytningsopgaven hænger sammen med byggeledelsen. Omflytninger bestemmes af boligforholdene. Det nytter ikke noget at forflytte en mand med familie, hvis der ikke er noget sted, de kan bo i de nye omgivelser, og det bliver ikke bedre i disse boligløse tider ved den kendsgerning, at omkring 21.000 af jernbanens huse beboes af lejere, som ikke er ansat ved British Railway (på grund af loven om boligudlejning). Vi kan sammenligne arbejdet med det at administrere en by, men hvilken by. For den er omtrent 6.000 miles lang og omtrent 285 miles bred.

## MÆND OG MASKINER

Det er en almindelig opfattelse og måske også en kendsgerning, at et damplokomotivs tilstand skal være yderst ringe, for ikke at kunne føres til vejs ende. Men mon ikke denne vurdering af lokomotivet har nået toppunktet, og er blevet en del overvurderet ved landets største maskindepot, København Gb., når man stadig tør lade Guds frie natur være opholdssted for rangerloko. I tidernes morgen, da der var mangel på oplagsrum ved Centralværkstederne København, frarøvede man maskindepotet et sporareal for at oprette magasin for trykluftreserverede, som dengang nødvendigvis skulle indkøbes i store mængder. Rangerlokomotiverne blev drevet i »landflygtighed«. Lokomotivpersonalet gik ind på den »midlertidige ordning«, som nu har været i ca. 11 år, uden der endnu er udsigt til en ændring mod normale tilstande. I sne og regn, i sol og blæst har man i disse år samvittighedsfuldt udført forberedelses- og afslutningstjeneste i et stadigt håb om bedre tilstande. Maskinernes hensætning til udvask og reparation har altid krævet ophold under tag, men den omstændighed, at en kategori tjenestemænd rækker en hjælpende hånd i en vanskelig tid, og tålmodigt afventer mere normale tider for landet, kan ikke være ensbetydende med, at man fortsat forventer, at de samme mennesker vedblivende udviser resignation. Ikke alene har man med denne forringelse af sporarealet pålignet lokomotivpersonalet et yderst besværligt arbejde, men de værddier, der står investeret i de maskiner, der har ført denne zigeunertilværelse, må antagelig også forringes. Nu da det nye centralmagasin er færdigt, venter lokomotivpersonalet, at afspærringen af sporene på afdeling »A« fjernes, og rangermaskinerne atter får »tag over hovedet« under ophold på maskindepotets område. Foruden der her vedtages det nødvendige hensyn til personalet og maskinerne, bliver det også et led i rationaliseringsbestrebelsene, thi den megen omrangering kan hermed bortfalde.



## Storstilet gave til feriehjemmet.

*Fødselsdagslegatet udvidet.*

En af det nye års gæster på foreningens kontor var pensioneret lokomotivfører V. P. Hansen, Riisskov. Hans ærinde til Hellerupvej var af en særlig karakter, thi foruden at overbringe sin nytårshilsen og alle gode ønsker i fremtiden for sin gamle organisation, medbragte han en gave på 1720 kr. til feriehjemmet.

V. P. Hansen hører til feriehjemmets trofaste venner, og har lige siden lokomotivmændene købte grunden og bygningerne på Røsnæs med interesse og glæde fulgt hjemmets udvikling. Gennem sine årlige ferieophold og den altid gode behandling, er der med den voksende interesse fulgt en taknemlighed ikke alene overfor hjemmet, men også overfor dets pionerer. Denne taknemlighed har Hansen nu ønsket at give udtryk for ved denne storstilede gave, som han ønsker skal gå ind i fødselsdagslegatet, der som bekendt blev oprettet i forbindelse med 25 års jubilæet i 1947 af en lokomotivfører, som ønsker at være anonym.

Legatets formål er at yde lokomotivmænds hustruer og enker, som trænger til et rekreationsophold, et sådant ophold på feriehjemmet. V. P. Hansen har dog ønsket at udvide legatets formål til også at omfatte pensionister. Den fornødne tilslutning hertil er givet af legatstifteren, således at når feriehjemmet åbner sin næste sæson, vil det være muligt at yde endnu flere en hjælpende hånd, hvis det økonomisk kniber for dem at tage et rekreationsophold.

Om en anden smuk gave, skænket af pensioneret lokomotivfører J. F. Hviid, Nyborg, skal vi senere bringe en omtale af.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Enighed og loyalitet.

Hr. redaktør. I anledning af artiklen »Nytårstanker« i DLT nr. 1 beder jeg om lidt plads i vort blad for følgende.

Der er et ord, som siger: »Enighed gør stærk«. Hvor gammelt dette ordsprog er, ved jeg ikke; men at kendsgerningen er meget gammel, er ganske sikkert. Man kan måske gå ud fra, at mennesket fra først af har lært denne enighed af dyrene, thi man må med skam bekende, at med hensyn til solidarisk enighed står dyrene eller nogle dyrearter over mennesket.

Betragt engang de små biller: Aadselgraveren, når de nedgraver en død fugl eller andre mindre dyr i jorden: det er et arbejde, der for den enkelte ville være uoverkommeligt, men ved kammeraternes hjælp lykkes det. Og hvad skyldes den enighed? Ikke at det døde dyr ved at ligge fremme kan forpuste luften og volde skade, men at der i kadaveret er både husly og føde til deres afkom. Eller vil man se den mest udprægede enighed,

»da gak til myren og bliv vis«, se dem bygge deres meterhøje tue i skoven — et sandt kæmpearbejde; prøv at forstyrre dem, og de små dyrs enighed vil snart få både mennesker og dyr til at fortrække. Der kan nævnes mange andre tilfælde, hvor dyr har vist enighed, der har resulteret i stor styrke.

Det er da ikke så underligt, om mennesket, der daglig er vidne til dette, søger den samme enighed, der har resulteret i stor styrke. Man kan måske betegne den enighed, der samler menneskene til fælles mål, for flertallet, idet der ofte er bygget på loyalitet, det, at man bøjer sig loyalt for majoriteten, siger ikke, at vedkommende opgiver sin mening; men at man for at opnå den styrke, som enighed giver, må følge flertallet.

Hver den, som forstår at skatte den styrke, som enigheden giver, og som sætter sin loyalitet i pant for at opnå det bedste resultat, kan man kalde en god samfundsborger, der altid vil finde venner og tilhører for sin mening; og han vil altid blive sin organisation en støtte.

Som vulkans sønner har vi mange jern i ilden; og det kan lidet nytte, at vi laver det ene færdigt, medens de andre brændes: vi må passe på dem alle som en smed; og alle jernene vil sikkert blive godt smedede, når blot vi selv forstår at svejse os i enighed.

Jeg vil da sige følgende som råd: Lær at skatte enighedens styrke, lad ikke vor foreningsmotto være nok indadtil, men lad os samle os i enighed udadtil ved at vi melder os ind i »De samvirkende Fagforbund«, lad os være med til ad denne vej at danne et stærkt rygstød for vor hovedledelse, tag selv kraftig del i organisationens arbejde, tolk dine tanker i vort medlemsblad. Det vil styrke enigheden og DLF i sin helhed.

H.

### Før og nu.

Under denne overskrift skriver »en, der husker« i Statspensionisten fra november 1949 bl. a.: »Heldigvis har tiderne forandret sig i en sådan grad, at man godt uden overdivelse kan sige, at der i de sidste 30 år er sket en meget betydelig forandring til det bedre. Vil vi gå endnu længere tilbage i tiden til f. eks. 40—50 år, da vil forandringen i levevilkårene nærmest kunne betegnes som revolutionerende omvæltende«.

Heri er jeg langt fra enig med »en, der husker«. Som støtte for min mening herom skal jeg tillade mig at anføre nogle tal, som hvis bedre end andet vil belyse forholdene rigtigt.

Efter lønningsloven af 1908 havde en lokomotivfører på højeste løn i Aarhus kr. 2490, hertil kom evt. kørepenge. På samme tid var timelønnen for arbejdsmænd 28—30 øre, håndværkernes time-løn var 32—34 øre. Med den daværende 10 timers arbejdsdag blev det gennemsnitlig en årlig indtægt for arbejderne på kr. 997,20 eller med runde tal kr. 1000 årligt. Hvis vi tager kørepengene i betragtning, vil det sige, at lokomotivførerne den-



gang havde en årlig indtægt, der var 3 gange større end arbejdernes. Men hvorledes er det i dag. Ja, det bedste sammenligningsgrundlag får vi ved at stille den kørende ekstrahåndværkers indtægt ved siden af lokomotivførerens, og man vil da se, at håndværkerens årsløn er større end lokomotivførerens. Dette må absolut være et bevis for, at lokomotivføreren og selvfølgelig de fleste andre tjenestemænd er blevet deklasseret i forhold til de øvrige arbejdere.

Arbejderlønningerne er i den forløbne tid steget fra gennemsnitlig 31 øre til 3 kr. i timen, skulde tilsvarende stigning have fundet sted for lokomotivføreren, er det ikke vanskeligt at stille regnestykket op, og enhver vil uden tvivl komme til samme resultat som jeg.

Jeg er heller ikke enig med den ærede indsender i, at indtægterne er steget betydeligt mere end leveomkostningerne. I 1910 blev jeg ansat som lokomotivfyrbøder med 1350 kr. i årlig løn. Jeg var gift og havde 2 børn, men i 3 år, fra 1910 til 1913, sparede jeg 300 kr. af min løn, hvilket må svare til 3000 kr. i dag. Jeg kunne derfor godt lide at se den lokomotivfyrbøder, der i dag kan spare 1000 kr. af sin løn om året. Mon ikke det nærmest må betragtes som umuligt.

Ligeledes mener jeg også, at den ærede indsender er på vildspor, når han mener, at de 70 pCt. står i det rette forhold pensionen og lønnen imellem. Pensionister kan da ikke gøre for, at leveomkostningerne stiger, og vi burde have haft 100 pCt. og ikke nøjes med 70. Efter devalueringen kan det ventes, at priserne vil stige yderligere med 30 pCt., d. v. s. 3000 kr. på det nye normalbudget. Dersom vi igen skal nøjes med 70 pCt., kommer vi til at mangle 30 pCt. af de 3000 kr. eller 900 kr.

Derfor mener jeg, at de 70 pct. nødtigt skulle danne præcedens for senere pensionsregulering.

»En, der husker bedre«.

### Statsbanernes driftsindtægter og udgifter.

Ifølge nu foreliggende opgørelse for de første 3 kvartaler af driftsåret 1. april 1949—31. marts 1950 stiller statsbanernes driftsresultater sig således i forhold til de 3 tilsvarende kvartaler året før:

	1949 mill. kr.	1948 mill. kr.
Indtægt af personbefordring ...	159,0	159,3
» » godsbeholdning ....	80,2	85,9
Andre indtægter .....	19,8	18,8
Ialt driftsindtægter ....	259,0	264,0
Driftsudgifter .....	276,8	269,9
Driftsunderskud .....	17,8	5,9
Afskrivning og renter .....	18,3	15,2
Regnskabsmæssigt underskud ..	36,1	21,1

Direkte sammenligning mellem driftsresultaterne vanskeliggøres derved, at statsbanerne 1. april 1949 overtog det sydfynske jernbanenet.

Denne forøgelse (med ca. 210 km bane) påvirker naturligvis både driftsindtægterne og driftsudgifterne. For såvel personbefordrings- som godsbeholdningsindtægterne har tilgangen af privatbanerne dog, som det vil ses, ikke kunnet udligne den almindelige nedgang, idet der (trods de sydfynske jernbaneindtægter og trods en stigning i indtægterne på statsbanernes rutebiler på ca. 2 mill. kr.) er en nedgang i personbefordringsindtægterne på ca. 0,3 mill. kr. og i godsbeholdningsindtægterne på ca. 5,7 mill. kr. De forskellige andre indtægter (herunder postbefordring) er steget med ca. 1 mill. kr. og kalenderårets tre fjerdedele af regnskabsåret slutter altså med en mindre indtægt på ca. 5 mill. kr.

Heroverfor står en stigning i driftsudgifterne på ca. 7 mill. kr. Driften af de sydfynske baner har naturligvis sin andel i denne stigning. Fordelt på de forskellige hovedkonti (og altså uden udskillelse af udgifterne vedrørende sydfyn) viser det sig, at der på de forskellige lønkonti (bortset fra vedligeholdelsesarbejderne) er en stigning på henimod 6 mill. kr. og på vedligeholdelsesarbejderne (inkl. lønninger til disse) en stigning på ca. 5,5 mill. kr., medens der på brændselskontoen er et fald på ca. 7 mill. kr. I øvrigt er der stigninger på ialt næsten 2,5 mill. kr. på en række andre konti. Lønstigningerne skyldes (foruden tilkomsten af sydfynske baner med ca. 625 mand) de forskellige forhøjelser af reguleringstillæg, stedstillæg og af dyrtidstillæg til ekstraarbejdere. En meget væsentlig del af stigningen på de andre konti skyldes dels det høje prisniveau, dels det ekstraordinært store forbrug af mange materialer, der kan føres tilbage til krigsårenes og de første efterkrigsårs særlig store slid og mangelfulde vedligeholdelsesmuligheder.

Afskrivningen på og forrentning af anlægskapitalen er steget med ca. 3,1 mill. kr.

Det samlede regnskabsmæssige resultat bliver herefter for de 3 kvartaler et underskud på ca. 36 mill. kr. mod ca. 21 mill. kr. i fjor.

Driftsresultatet for hele regnskabsåret 1. april 1949—31. marts 1950 afhænger af udviklingen i de resterende 3 måneder. Såfremt den i de tre første kvartaler stedfundne nedgang i befordringerne fortsætter nogenlunde i samme forhold, og såfremt udgifterne holder sig på samme niveau, må det befrægtes, at året vil ende med et egentligt driftsunderskud på antagelig omkring 45 mill. kr. og et regnskabsmæssigt underskud på henimod 70 mill. kroner.

### Byttelejlighed.

Aarhus—Herning.

En stor 2 værelses lejlighed med alle moderne bekvemmeligheder i Kildegården, Aarhus, ønskes byttet med en tilsvarende, evt. større, i Herning.

Overtrafikassistent I. P. Vaarmark,  
9. trafiksektion, Herning.



## Notitser.

Fagforeningerne modsatte sig de franske statsbaners planer for nedskæring af budgettet.

De franske statsbaners forvaltningsudvalg sammentrådte den 7. december og udbad sig en undersøgelse af følgende forslag til nedskæring af budgettet.

1. En personaleindskrænkning på 5.000 ekstra ansatte.
2. En 50 procentvis nedskæring af antal fribilletter til jernbanemænds familiemedlemmer — forandringer vedr. billetkassen ved rejser.
3. Forandring i personaleforholdene ved indførelse af et nyt system for de ansatte at gælde permanent efter 1. januar 1950 samt ved forandring af aldersgrænsen ved pensionering af nuværende ansatte tjenestemænd.
4. Lukning af bibaner, som for tiden drives med tab.

Fransk Jernbanemands Forbunds (Force Ouvrière) repræsentant for udvalget protesterede mod forslaget og meddelte forvaltningsudvalgets formand, at han ikke havde i sinde at diskutere sagen. Da repræsentanterne for de forhenværende jernbaneselskaber og regeringen skulle deltage i mødet om en diskussion om nedskæringerne, forlod repræsentanten for Fransk Jernbanemands Forbund mødet efterfulgt af repræsentanten for jernbanekontoristernes samt de kristne jernbanemænds forbund.

I anledning af situationens alvor er Jernbanemandsforbundet (Force Ouvrière) gået med til at samarbejde med de andre jernbaneforbund i den hensigt at forberede planer for forsvaret af jernbanemændenes rettigheder.

ITF

## Marketenderier ved de britiske jernbaner.

Antal og organisation af marketenderierne ved de britiske jernbaner fremgår af følgende:

Område	Antal af marketenderier under ledelse af:		
	En personalekomité	Jernbanestyrelsen	Privat ledelse
Eastern .....	4	2	50
London Midland ..	189	4	—
North Eastern ....	9	—	34
Scottish .....	20	1	11
Southern .....	49	1	6
Western .....	54	18	—
	<b>325</b>	<b>26</b>	<b>101</b>

Savnet af ensartethed i pasningen af marketenderierne genspejler manglen på overensstemmelse mellem de metoder, som anvendes af de tidligere fire jernbaneselskaber. Den fremtidige udvikling synes at indebære, at marketenderierne overtages af personalekomiteen.

ITF



## Københavnske afdelinger.

Oplysningsudvalget indbyder til besøg på Statsprøveanstalten, Amagerboulevard 108, Lørdag d. 11. februar kl. 13,30.

Statsprøveanstalten beskæftiger sig med afprøvning og kontrol af alle slags materialer. Man får lejlighed til at se, hvorledes tryk- og trækprøver finder sted indenfor jern, stål og cement. Ligeledes bliver der lejlighed til at sætte sig ind i trykprøvning af dampkedler og trykluftbeholdere.

Det garanteres at blive et belærende og interessant besøg. Kun adgang for aktive medlemmer.

Mødetid kl. 13,20 pr.

Endvidere indbyder oplysningsudvalget til:

Foredrag på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163, Torsdag d. 16. februar kl. 19,00 af civilingeniør Risbjerg Thomsen:

Indtryk fra en studierejse på kryds og tværs gennem U. S. A. .

Foredraget ledsages af lysbilleder.

Efter foredraget vises følgende tonefilm:

Lyntog Chicago—Kalifornien,

Plastic-Lungen,

Drengesommerlejr i U. S. A.

Her er New York,

Frugtekspresen på vej til New York,

Skovene sprøjtes for insektangreb fra luften,

Svæveflyvning (alle med dansk tale),

Spring Ski Chase (farvefilm med engelsk tale).

Adgangskort à kr. 0,50 kan købes hos: S. A. K. Sørensens, V. K. F. Larsen, J. Thillemann og W. S. H. Olesen.

Til denne aften indbydes medlemmer og pensionister med damer og større børn.

## Næstved, afd. 9—10, oplysningsudvalg

indbyder den 21. februar 1950 kl. 20,00 på »Sass« hotel (lige over for banegården) til foredrag med efterfølgende diskussion om tjenestetidsreglerne.

Da det er vor formand, E. Greve Petersen, der holder foredraget, mener vi, det kan have interesse for andre end Næstved medlemmer, og indbyder herved andre afdelingers medlemmer.

(Her er en lejlighed til at få luftet sine meninger).

Oplysningsudvalget.

## Taksigelse.

Vor hjerteligste tak for den store deltagelse ved vor kære mand, fader og svigerfader, pens. lokomotivfører Thomas Thomasens død og begravelse.

På familiens vegne  
Hedeveg Thomasen,  
Skive.



**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenspecialister antaget øjenlæge Gottlieb Poulsen, Haderslev.

Doktor Poulsen afholder konsultation Bispegade 17 kl. 10—12 og kl. 13—15, lørdag kun kl. 10—11.

Samtidig meddeles, at ørelæge S. Stensballe, Horsens, er ophørt med at praktisere fra den 1. januar.

**Lokomotivførernes sangforening Gb.**

afholder generalforsamling den 28. februar kl. 14,30 i »Karnappen«, Niels Hemmingsensgade 10. Kl. 18 middag, hvortil damerne indbydes. Middagen består af suppe, steg, dessert, øl, vin og kaffe. Prisen bliver 12 kr. pr. kuvert for medlemmer og 18 kr. for ikke medlemmer. Efter middagen bal til kl. 24. Listen slutter den 24. februar. Indtegning sker til: Kasserer Aage Hansen, tlf. Valby 5831, og formanden Stig Andersen, Damsø 2547.

Bestyrelsen.

**Rettelse til adressefortegnelsen.***Lokomotivførerunderafdelingerne:*

Ringkøbing: Repræsentantens navn og adresse rettes til: C. B. Stub Jørgensen, DSB Maskindepot.

Thisted: Repræsentantens navn og adresse rettes til: J. K. J. Larsen, DSB Maskindepot.

Assens: Repræsentantens navn og adresse rettes til: Ved Stranden 44.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne:*

Brande: Formandens navn og adresse rettes til: V. B. Hansen, Hyvildvej 4.

Brande: Kassererens navn og adresse rettes til: Aa. Bentsen, Arrevadvej 11.

Randers: Formandens navn og adresse rettes til: J. W. Søndergaard, Ymersvej 32, 2. th.

**Personalia.***Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-1-50.**Lokomotivfyrbøder:*

R. F. Petersen, Nyborg, til Odense.

*Annullering af forflyttelse.*

Forflyttelsen af lokomotivfører S. P. W. Giltrup, Fredericia, til Københavns Godsbanegaard fra 1-1-50 er efter ansøgning annulleret.

*Forfremmelser pr. 1-2-50.**Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:*

G. E. Hansen, Esbjerg, i Ringkøbing.

E. Christensen, Viborg, i Tinglev.

E. S. Hansen, Kh. Gb., i Holbæk (med tildeling af hvervet som depotforstander).

K. H. S. V. Nielsen, Helsingør, i Padborg.

K. W. Christensen, Viborg, i Lunderskov.

W. K. Højberg, Randers, i Padborg.

J. H. N. v. d. Aa. Kühle, Aarhus, i Padborg.

O. S. Carlsen, Struer, i Tinglev.

*Tildeling af hvervet som depotforstander pr. 1-2-50.*

Lokomotivfører A. V. Christensen, Glyngøre, i Glyngøre.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-2-50.**Lokomotivførerne:*

P. V. M. Rasmussen, Nykøbing Fl., til Kh. Gb.

P. K. Christiansen, Tønder, til Kh. Gb.

J. R. T. Nielsen, Tinglev, til Kh. Gb.

P. W. B. Hansen, Tinglev, til Kh. Gb.

S. R. T. Hesselberg, Padborg, til Kalundborg.

O. Gregersen, Holbæk, til Roskilde.

K. A. Hansen, Lunderskov, til Holbæk.

C. B. S. Jørgensen, Ringkøbing, til Nykøbing Fl.

A. Petersen, Padborg, til Fredericia.

R. H. Petersen, Padborg, til Glyngøre.

*Lokomotivfyrbøderne:*

E. E. M. Frandsen, Roskilde, til Kh. Gb.

M. J. Sørensen, Korsør, til Næstved.

A. V. Nielsen (Nygård), Roskilde, til Korsør.

*Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-2-50.**Lokomotivfyrbøderaspiranterne:*

J. Nielsen, Næstved, i Roskilde.

E. S. Lindholm, Kh. Gb., i Roskilde.

*Påskønnelse.*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak over for lokomotivfører A. Hansen, Esbjerg, og lokomotivfører H. Jensen, Struer, i anledning af, at de den 23-8-49 på He station under togkrydsning udviste en sådan agtpågivenhed og foretagsomhed, at de i høj grad har været medvirkende til, at togsammenstød blev afværget.

*Dødsfald.*

Lokomotivfører H. E. M. Egeland, København, den 28-1-50.

*Dødsfald blandt pensionister.**Pens. lokomotivførere:*

J. C. Donby, Aarhus, den 20-12-49.

H. Sibbersen, Aarhus, den 26-12-49.

J. R. Larsen, Viborg, den 4-1-50.

Th. Thomasen, Skive, den 6-1-50.

**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.