

Nº 5

5. marts 1950

50. årgang

Reparationsbogen.

Det synes nu afgjort, at statsbanernes administration går effektivt ind for en realisering af forældede metoder og vil indføre en mere tidsvarende praktisering af forskellige arbejders udførelse. Der må, som vi tidligere har sagt, gennemføres en modernisering af en del af de bestående forhold, hvis man skal følge med i den rivende udvikling, der finder sted andre steder.

Lad os straks indrømme, at spørgsmålet om en anden bogføring af reparationer på maskinerne ikke er af ny dato. Som det så ofte går, har ideerne en lang levetid, før de føres ud i praksis. Således også med lokomotivmændenes ønske om en reparationsbog på hver maskine til fordel for den kollektive bog i »misbænken« i eller uden for remisens værksted.

Derfor melder vi os påny for om muligt at finde forståelse for dette absolutte hensigtsmæssige forslag, som er så lille i den store rationaliseringsplan, men som vil betyde meget for lokomotivføreren, lokomotivmesteren, værk-mesteren og sidst men ikke mindst for maskinernes rette røgt og pleje.

Ideen er ikke vor. Den har eksisteret i mange år og er gennemført ved andre baner, men som forslag overfor statsbanerne fra Dansk Lokomotivmands Forening går ideen tilbage til november 1934, hvor den mødte sympati i generaldirektoratet.

Forslaget var yderst simpelt. Den gamle hovedreparationsbog skulle afløses af en bog på hver maskine. Den nye bog skulle være indrettet som en almindelig rekvisitionsbog med gennemskrivning og perforeret side. Originalsiderne skulle kunne afrites til aflevering til værkstedet, og genparterne forblev i bogen til orientering for lokomotivføreren.

Som sagt simpelt, men alligevel uigennemførligt dengang. Af en eller anden grund fik generaldirektoratet betænkeligheder og trak deres tilsagn tilbage.

Den nuværende ordning er ikke tidssvarende og heller ikke sikker og effektiv nok. Den udnyttelse af maskinerne, der finder sted i dag, kræver en anden og mere hensigtsmæssig fremgangsmåde.

Enhver, der daglig følger lokomotivmandens gerning, vil indrømme, at det er upraktisk, at han skal notere eventuelle reparationer i sin lommebog eller andetsteds for efter ankomsten til remisen at skrive dem påny i den dertil fremlagte fællesbog for samtlige maskiner.

Remisernes værksteder er på mange områder udvidet betydeligt. Større arbejder end hidtil kan nu præsteres her mod tidligere, hvor de absolut krævede et besøg af maskinen på centralværkstedet.

Lykkeligvis har man ved adskillige maskindepoter fået tilrettelagt kørselsfordelinger og

maskinløb på den fordelagtige måde, at 2 lokomotivførere er fælles om een maskine og tillige i nogle tilfælde således, at når lokomotivføreren stiller maskinen til udvask, hvor det største antal reparationer foretages, overtager han den selv efter udvask eller også overtages den af makkeren. Er det den sidste, der har tur efter udvask, betyder det uendelig meget, om han ved hånden har en oversigt over, hvad der har været anført af mangler og fejl ved maskinen, fremfor at skulle henvende sig i værkstedet for at blade tilbage i den store bog, finde det ønskede, opnotere den og påny begive sig til maskinen for at fastslå, om det, der har været noteret, er bragt i orden.

Maskinerne i reserven har en hel anden skæbne, et anseligt antal lokomotivførere har ofte i perioder mellem 2 udvaskerdage fremført tog med dem uden at kunne følge maskinens tilstand på den rette måde. Ofte tilbagevendende reparationer kommer ikke under den rette kontrol, thi at opsøge, om en fejl har været skrevet eller ikke, er så godt som umuligt, hvorimod en reparationsbog ved hånden omgående kunne advisere lokomotivføreren herom.

Hertil kommer den ikke uvæsentlige drøftelse personalet imellem. Har man af maskinens bog bemærket, at en reparation har været skrevet, men fejlen påny viser sig, enten fordi man har glemt at udbedre den eller fordi en eller anden skævhed eller lignende bevirker, at den genopstår, er intet mere naturligt end at opsøge den eller de lokomotivførere, som tidligere har opdaget fejlen og skrevet den i bogen. Adgangen hertil vil blive betydelig fremmet ved at indføre »hver maskine sin reparationsbog«.

Disse drøftelser personalet imellem kender vi så godt fra maskinerne i de faste ture af den karakter, hvor 2 lokomotivførere sammen har ansvaret for maskinen. Disse reparationssamtaler er meget almindelige. Det ligger for den rette lokomotivmand at have sin maskine i tankerne også efter tjenestens afslutning, det er jo trods alt en del af ham selv, og den bliver for ham, som den håndværker han er, det stykke »værktøj«, der sammen med ham skal udføre et præcissionsarbejde. Som bekendt er et godt stykke værktøj det halve arbejde, og dets vedligeholdelse er afhængig af den, der skal have det i hånden.

Vurderingen af karakteren af en reparation er også en af lokomotivførerens opgaver. Der

opstår ofte mindre fejl, som af hensyn til værkstedets kapacitet eller eventuelle travle perioder kan udsættes til et mere belejligt tidspunkt. En bemærkning herom i den ønskede bog fra lokomotivføreren kan på denne måde virke rationaliserende. Den bebudede original forbliver naturligvis i sådanne tilfælde i bogen, men den efterfølgende kollega er hermed også orienteret. Den eller de lokomotivførere, der i den efterfølgende tid kører maskinen, kan følge fejlen, de er klar over, den er bemærket tidligere, hvorlænge den har eksisteret og om den er blevet mere udpræget, så en omgående behandling i værkstedet er nødvendig.

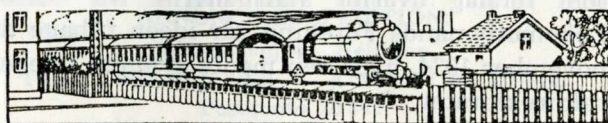
Bogen kan naturligvis ikke blive så kolossal, som den nu er. En passende størrelse kan fremstilles og dette kræver til gengæld en kort men klar beskrivelse af fejlene og en nøjagtig lokalisering, så håndværkeren hurtigt kan finde frem til dem. Den »romanskriverende« lokomotivfører må således indstille sig på en kortfattet men tydelig redegørelse.

Det er det praktiske, der skal frem, og vi har troen på, at netop dette lille beskedne ønske i hele sin enkelthed netop er noget af det, der hører hjemme i rækken af kommende rationaliseringsplaner.

Den lokomotivfører, der i dag må stå ved den ubekvemme pult og i en mere eller mindre snavset bog skal anføre maskinernes fejl, vil hurtigt finde frem til at anvende opholdsstuen til reparationssskrivning. Der skal nok blive et tidspunkt på fremmed depot, hvor den medbragte kaffe kan nydes, medens tankerne samler sig om hans maskines ve og vel, og hvor det er betydeligt lettere og mere naturligt at foretage det fornødne skrivearbejde.

Et tydeligt og korrekt reparationsforslag kan afleveres til glæde for den, der skal arbejde efter det og til gavn for lokomotivpersonalet og maskinerne.

Lad de små opgaver gå med i fremtidens planer. Lad dette gamle men evigt unge ønske fra personalet blive en realitet i den nærmeste fremtid.



Vejledning for tjenestemanden til opnåelse af flyttegodtgørelse.

På given foranledning bringer vi finansministeriets vejledning for flyttegodtgørelse.

I medfør af tjenestemandslovens § 967, der har virkning fra 1. april 1946, har enhver tjenestemand, der forflyttes til et andet opholdssted, til bestridelse af udgifterne ved den egentlige flytning af bohavet udover selve transporten pr. jernbane (eventuelt skib) ret til at få udbetalt en standardflyttegodtgørelse til fri rådighed, jfr. nedenfor under A., eller, såfremt de rimelige udgifter ikke derved vil kunne dækkes, godtgørelse efter regning, jfr. nedenfor under B. Ugifte tjenestemænd under 40 år er dog alene berettiget til oppebære godtgørelse af flytteudgifter efter regning. Til gifte kvindelige tjenestemænd ydes begge godtgørelser kun med halvdelen. Såfremt flytteudgiften står i misforhold til tjenestemandens løn, kan befordringsgodtgørelsen nedsættes.

Ved ansøgt forflyttelse uden forbindelse med forfremmelse må tjenestemanden selv bære en vis del af flytteudgifterne, jfr. nærmere lovbestemmelsens stk 2 og nedenfor under A. og B.

Udover foranstående kan der, for så vidt forflyttelsen skyldes forfremmelse, eller den er sket uansøgt og uden at være forbundet med forfremmelse, ydes en supplerende procentgodtgørelse til fri rådighed til dækning af andre med flytningen forbundne udgifter, ligesom der kan tilstås godtgørelse for eventuelt huslejetab eller for udgifter foranlediget ved dobbelt husførelse, jfr. lovbestemmelsens stk. 3 og 4 og nærmere nedenfor under C.

Endvidere er der fastsat særlige regler for beregning af flyttegodtgørelse i lovbestemmelsens stk. 5 for samgifte tjenestemænd, i stk. 7 for indflytning i eller udflytning af tjenestebolig, i stk. 8 for fraflytning af tjenestebolig i forbindelse med afgang med pension (ventepenge), og endelig er der i stk. 6 fastsat visse begrænsninger for, hvor hyppigt flyttegodtgørelse kan ydes.

A. Flytning mod standardgodtgørelse.

For så vidt gifte mandlige tjenestemænd og dermed ligestillede, jfr. tjenestemandslovens § 92, stk. 1, samt ugifte tjenestemænd over 40 år, hvis bohave ikke befordres gratis ved statens (styrelsens) foranstaltning, ønsker at flytte mod den dem i § 967, stk. 1—2, hjemlede standardgodtgørelse til dækning af de udgifter, der er forbundet med bohavets flytning — udover dokumenterede udgifter til befordring med jernbane eller, hvis jernbaneforbindelse ikke haves, med skib — står de frit med hensyn til indhentelse af flyttetilbud, valg af flyttemåde, transportmidler etc.

De kan i så fald oppebære følgende godtgørelser:

- 1) Befordringsudgifter for egen person og husstand,

- 2) fragtudgifter til bohavets transport pr. jernbane (eventuelt skib, men ikke ad landevej), dokumenteret ved fragtbrev eller færgebillet,
- 3) fragtudgifter til returnering pr. jernbane (eventuelt skib) af den ved bohavets forsendelse anvendte emballage, dokumenteret ved fragtbrev,
- 4) fragtudgifter, dokumenteret ved fragtbrev, til forsendelse med jernbane (eventuelt skib) af flytteomnibus i tom stand i *umiddelbar* tilknytning til flytningen, for så vidt flytteomnibus benyttes, og anvendelsen heraf godkendes som rimelig, jfr. nedenfor under B. Der kan dog ikke refunderes et større beløb end tomfragten mellem til- og fraflytningsstedet.
- 5) Standardgodtgørelsen, der med virkning fra 1. april 1946 og indtil videre beregnes således:

for flytninger over afstande indtil 50 km 4,3 pct., for flytninger over afstande over 50 km indtil 150 km 4,8 pct. og for flytninger over afstande over 150 km 5,3 pct. af summen af nedenstående lønningsdeles årlige beløb:

- a) den af tjenestemanden umiddelbart før forflyttelsen (forfremmelsen) oppebårne grundløn med
- b) eventuelle alderstillæg og
- c) det almindelige pensionsgivende løntillæg samt
- d) eventuelt pensionsgivende personligt tillæg,
- e) det for det tidligere tjenestested (d. v. s. fraflytnings-tjenestestedet) fastsatte stedtillæg, herunder sønderjydsk stedtillæg. For tjenestemænd, der har tjenestebolig, regnes med det fulde stedtillæg,
- f) det for det nye tjenestested (tilflytnings-tjenestestedet) fastsatte stedtillæg, herunder sønderjydsk stedtillæg. For tjenestemænd, der har tjenestebolig, regnes med det fulde stedtillæg. Ved beordret indflytning i eller udflytning af en anvist tjenestebolig, uden at forflyttelse foreligger, medregnes det for tjenestestedet fastsatte årlige stedtillæg kun een gang.

Afstanden beregnes af det valgte transportmidlets (jernbanes, skibs eller landevejskøretøjs) nærmeste vej.

Sker forflyttelsen efter ansøgning og uden at være forbundet med forfremmelse, vil der ved beregningen af de foran under 2) — 5) anførte godtgørelser være at fradrage $\frac{1}{6}$, som tjenestemanden selv må bære, jfr. lovbestemmelsens stk. 2.

Flyttegodtgørelse ydes kun efter derom indgivet andragende, som indsendes ad sædvanlig tjenstlig vej til tjenestemandens styrelse, umiddelbart efter at flytningen er udført, hvilket dokumenteres f. eks. ved indsendelse af fragtbrev for bohavets befordring, flytteregning eller attest fra vedkommende lokale foresatte.

Udover foranstående vil der, når standardgodtgørelse oppebæres, ikke kunne godtgøres nogen yderligere udgift til bohavets flytning, transport, forsikring eller lignende.

Om de særlige supplerende godtgørelser, der kan tilstås ved forflytninger i anledning af forfremmelse, jfr. lovbestemmelsens stk. 3, og ved uansøgte forflytninger, jfr. lovbestemmelsens stk. 4, se nedenfor under C.

B. Flytning efter regning.

Foruden ugifte tjenestemænd under 40 år, der udelukkende kan oppebære godtgørelse efter regning, har enhver tjenestemand, der forflyttes, adgang til at flytte efter regning, for så vidt flytningen — udover dokumenterede udgifter til bohavets befording med jernbane eller, hvis jernbaneforbindelse ikke haves, med skib — ikke vil kunne eller bevisligt ikke har kunnet gennemføres på rimelig måde for standardgodtgørelsen under iagttagelse af de gældende administrative forskrifter, jfr. nedenfor, og anvendelsen af fornuftig økonomi.

Sker forflyttelsen efter ansøgning og uden at være forbundet med forfremmelse, fradrages $\frac{1}{5}$ i samtlige regningsudgifter bortset fra befordringsudgifter for egen person og husstand, jfr. lovbestemmelsens stk. 2.

Hvis tjenestemanden ikke straks overdrager statsbanernes transportagentur, jfr. nærmere nedenfor under D., at foranledige flytningen udført, skal han umiddelbart efter modtagelsen af meddelelse om forflyttelse eller dog i god tid forinden flytningen indhente mindst 3 tilbud på flytningen. Dette gælder dog ikke for ugifte under 40 år, der kun flytter med enkelte indbogenstande. Disse tilbud skal indhentes uafhængigt af hinanden og ikke alene fra store flytteforretninger. Eet af tilbudene skal i hvert fald indhentes hos en flytteforretning på det sted, hvorfra eller hvortil tjenestemanden flytter, for så vidt flytteforretninger findes det pågældende sted, og eller fra en nærliggende by eller en by på transportruten. Tjenestemanden skal selv direkte indhente tilbudene, der skal indeholde oplysning om transportmåde samt om betaling for leje og befording af omnibus, for arbejds løn til ud- og indpakning, læsning og op- og nedbæring og for eventuelle andre ydelser, der nærmere specificeres, f. eks. forsikring, jfr. nedenfor. Udgifter ved bohavets befording med jernbane eller skib må ikke være inkluderet i tilbudssummen, idet disse udgifter refunderes særskilt, når de dokumenteres ved medsendelse af fragtbreve eller lignende.

Ved flytning efter regning skal statens transportmidler benyttes, hvor dette er muligt, selv om flytningen udføres af en flytteforretning. For så vidt benyttelse af statens transportmidler, f. eks. på grund af kortere afstand mellem fra- og tilflytningsstedet, vil være absolut uøkonomisk, hvilket navnlig må anses at være tilfældet, hvis flytteautomobilets hen- og tilbagetur ad landevej inklusive på- og aflæsningen vil kunne gennemføres

inden for samme dag, vil anden befording dog kunne benyttes. Skønner statsbanernes transportagentur allerede ved tjenestemandens henvendelse inden flytningen, at der er grundlag for benyttelse af andre transportmidler end statens, vil agenturet kunne godkende sådan benyttelse.

Flytteomnibus (flyttevogn, flytteautomobil) — eventuelt transporteret pr. jernbane — kan anvendes, når det kan betragtes som stemmende med god økonomi samt skik og brug blandt folk af tilsvarende levestandard uden for statens tjeneste, idet herved bl. a. må tages i betragtning, om tjenestemandens indbo har et sådant omfang, at det kan fylde en omnibus, samt adgangen til at få omnibus stillet til rådighed af transportvirksomheder på til- og fraflytningsstedet.

Udgiften til pakmesters rejse kan på tilsvarende måde kun forventes godtgjort, såfremt medsendelse af pakmester kan anses for rimelig begrundet ved indboets omfang og værdi samt mangel på egnet arbejdskraft.

Såfremt udgiften til *almindelig* transportforsikring ikke er inkluderet i tilbudssummen, vil udgiften hertil kunne refunderes særskilt mod behørig dokumentation fra forsikringselskabet. For flytninger til udlandet, Grønland eller Færøerne godtgøres forsikringspræmie kun efter forud indhentet godkendelse fra finansministeriet. Iøvrigt godtgøres forsikringspræmie ikke.

Udgifter til autoriseret installatør for ophængning og nedtagning af lamper refunderes, hvorimod der ikke ydes godtgørelse af udgifter ved, at elektriske effekter ikke — eller ikke uden ændring — kan anvendes på det nye tjenestested på grund af anden strømstyrke eller strømart.

En tjenestemand, der ønsker at flytte efter regning, er berettiget til at forelægge statsbanernes transportagentur, jfr. herom nedenfor under D., de modtagne flytte tilbud til godkendelse af et af tilbudene. Hvis sådan godkendelse ikke opnås, vil han kunne få fornøden vejledning med hensyn til indhentelse af nyt eller nye tilbud.

Såfremt transportagenturet ikke anser noget af de af tjenestemanden selv indhentede flytte tilbud for rimeligt, eller såfremt tjenestemanden ikke selv ønsker at indhente tilbud, kan han anmode agenturet om at søge fremskaffet et flytte tilbud med den virkning, at han enten kan benytte dette eller, hvis han foretrækker at acceptere et andet højere tilbud, der ikke senere godkendes, selv må betale det overskydende.

I de tilfælde, hvor tjenestemanden benytter et af transportagenturet godkendt eller fremskaffet flytte tilbud, vil senere nedsættelse af flyttegodtgørelsen ikke kunne ske.

For så vidt tjenestemanden undlader at indhente transportagenturets godkendelse af et af de af ham indhentede flytte tilbud, er administrationen berettiget til at nedsætte flyttegodtgørelsen til det beløb, indenfor hvilket flytningen skønnes at have kunnet udføres, eventuelt kun yde standardflyttegodtgørelse, jfr. foran afsnit II. A.

Såfremt tjenestemanden ikke anser en tilfredsstillende flytning af bohavet for mulig ved den af transportagenturet anviste flyttemåde eller det flyttetilbud, der er indhentet gennem eller godkendt af agenturet, er han berettiget til herom at rette en nærmere motiveret henvendelse til sin styrelse, der, såfremt hans opfattelse støttes, forelægger spørgsmålet for finansministeriet til afgørelse.

Andragende om flyttegødtgørelse må indsendes ad sædvanlig tjenstlig vej til tjenstemandens styrelse umiddelbart efter, at flytningen er udført, bilagt de indhentede flyttetilbud (for så vidt disse ikke tidligere er indsendt), samt flytteregningen, der atlid bør kræves specificeret, og som ikke må indeholde poster, der ikke dækker et udført arbejde eller et afholdt udlæg. Sådanne af flyttefirmaet afholdte udlæg, f. eks. til jernbanefragt eller skibsfragt, almindelig transportforsikring, rampepenge, emballagens eller flytteomnibussens forsendelse i tom stand i umiddelbar tilknytning til flytningen etc., må være behørigt dokumenteret og kan i modsat fald ikke forventes godtgjort. Et eventuelt fra transportagenturet indhentet flyttetilbud eller godkendelse af sådant vedlægges andragendet.

C. De særlige godtgørelser ved forflyttelse i anledning af forfremmelse og uansøgt forflyttelse.

For så vidt forflyttelse skyldes forfremmelse, kan der i henhold til lovbestemmelsens stk. 3 udover de foran omhandlede ydelser — d. v. s. enten standardgodtgørelse (A.) eller godtgørelse efter regning (B.) — til fri rådighed ydes en supplerende procentgodtgørelse, som for gifte mandlige tjenstemænd og dermed ligestillede, jfr. § 92, stk. 1, udgør 2 pct. og for andre tjenstemænd undtagen ugifte tjenstemænd under 25 år udgør 1 pct. af summen af nedennævnte lønningsdeles årlige beløb:

- 1) den umiddelbart før forflyttelsen (forfremmelsen) oppebårne grundløn med
- 2) eventuelle alderstillæg og
- 3) det almindelige pensionsgivende løntillæg samt
- 4) eventuelt pensionsgivende personligt tillæg,
- 5) reguleringstillæg og
- 6) eventuelt børnetillæg.

Sker forflyttelsen uansøgt og uden forbindelse med forfremmelse, kan der på tilsvarende måde ydes en supplerende procentgodtgørelse, der dog i dette tilfælde i overensstemmelse med lovbestemmelsens stk. 4, udgør 6 pct. af summen af de anførte lønningsdele for gifte mandlige tjenstemænd og dermed ligestillede, jfr. § 92, stk. 1, og 3 pct. for andre tjenstemænd undtagen ugifte tjenstemænd under 25 år, til hvem der kan ydes en godtgørelse på 1 pct.

Denne supplerende procentgodtgørelse ydes på samme måde som standardgodtgørelsen, jfr. foran under A., kun efter derom indgivet andragende og

udbetales først efter, at flytningen af bohavet har fundet sted, og dette dokumenteres.

Udover den supplerende procentgodtgørelse kan der i henhold til lovbestemmelsens stk. 3 ved forflyttelser i anledning af forfremmelse og stk. 4 ved uansøgt forflyttelse tilstås godtgørelse for eventuelt huslejetab eller for udgifter foranlediget ved dobbelt husførelse indenfor nærmere angivne begrænsninger.

Godtgørelse for huslejetab ydes kun efter præsteret bevis for, at rettidig opsigelse eller fremleje ikke har kunnet finde sted. Godtgørelse for dobbelt husførelse ydes kun i henhold til dokumenteret regning.

Ved ansøgning om godtgørelse for huslejetab skal endvidere medfølge bekræftet afskrift eller udskrift af lejekontrakt eller andet bevis for lejeforpligtelse.

D. statsbanernes transportagentur.

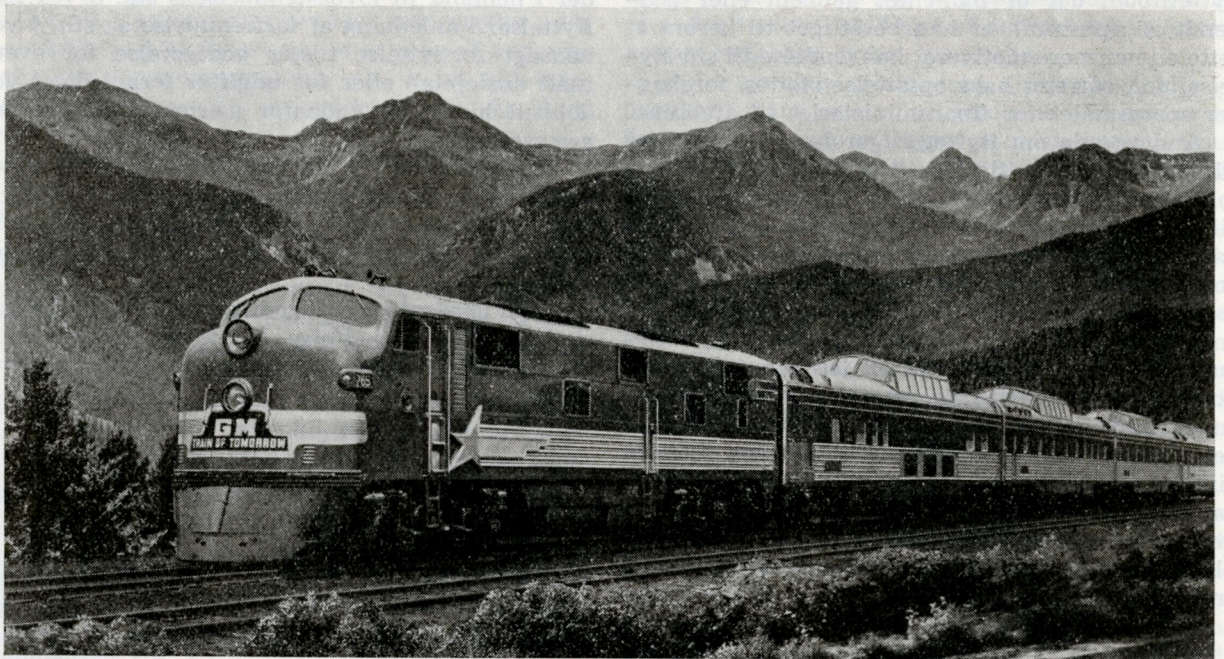
Enhver tjenestemand, der skal forflyttes, er berettiget til at rette direkte skriftlig, personlig eller telefonisk henvendelse til statsbanernes transportagentur i *København* (adresse: Bernstorffsgade 20, København V., telefon Central 400, lokal 640—641, ekspeditionstid kl. 9—16 på alle hverdage) eller til statsbanernes transportagentur i *Aarhus* (adresse: Hovedbanegaarden, telefon Aarhus 7777, lokal 18, ekspeditionstid kl. 9—16 på alle hverdage) for at opnå fornøden vejledning med hensyn til bedste og billigste flyttemåde, herunder angivelse af, hvilke flytteforretninger der eventuelt vil kunne anvises.

Ved henvendelse til transportagenturet må tjenestemanden, for at der gennem hans egne oplysninger kan skabes det fornødne grundlag for bedømmelsen af den flytning, der skal foretages, give oplysning om:

- a) Navn.
- b) Tjenestestilling.
- c) Styrelse.
- d) Størrelsen af grundløn og eventuelle alderstillæg samt det almindelige pensionsgivende løntillæg og eventuelt personligt pensionsgivende tillæg umiddelbart før forflyttelsen (forfremmelsen).
- e) Det tidligere tjenestested og bopæl.
- f) Det nye tjenestested og bopæl.
- g) Begge boligens karakter (Villabeboelse eller etagehus med angivelse af etage etc.).
- h) Bohavets omfang (antal til beboelse benyttede værelser (henholdsvis kamre samt pulterrum, Kælderrum og disses indhold).
- i) Bohavets art, såsom særligt tunge møbler, klaver, flygel, større bogsamling etc.
- j) Havemøbler og haveredskaber.
- k) Brændselsbeholdning, dennes art og omfang.
- l) Dato eller omtrentlig dato for flytningen samt eventuelle ønsker med hensyn til flyttemåde.

Morgendagens tog.

Fra tidsskriftet »Erhvervsliv«.



General Motors »Train of Tomorrow«. Toget trækkes af et strømlinieformet diesel-elektrisk lokomotiv på 2000 hk og har fire vogne alle med »udsigtstårn« på taget.

»Train of Tomorrow« er navnet på et amerikansk jernbanetog, et rigtigt tog i fuld størrelse, ikke et stykke modellegetøj eller en fantasifuld designers dagdrømme fæstnet på tegnebordets hvide papir.

»Train of Tomorrow« er et forsøgstog konstrueret af General Motors Corporation for under virkelige driftsforhold at gennemprøve helt nye ideer til forbedring af hastigheden, sikkerheden og komforten under jernbanerejser.

Toget består af et diesel-elektrisk lokomotiv på 2000 hk, der trækker 4 vogne — nemlig en »almindelig« vogn, en restaurantvogn, en sovevogn og en observationsvogn.

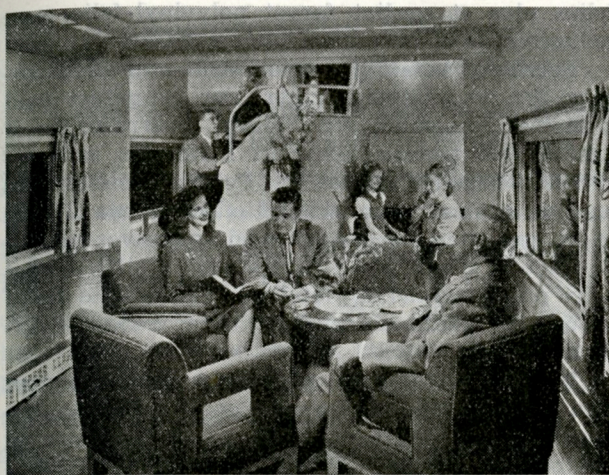
Som det fremgår af billederne, er såvel lokomotivet som de fire vogne alt andet end almindelige.

Det strømlinieformede lokomotiv, der er bygget af General Motors Electro-Motive Division — USA's førende lokomotivfabrik — har sin førerkabine i forenden foran det diesel-elektriske aggregat, hvilket måske ikke er så ualmindeligt endda. Til gengæld er de fire vogne af en helt ny — man kan næsten sige revolutionerende — konstruktion. Hver af disse vogne er forsynet med en særlig »tagetage« — en Astra Dome, som den kaldes. Denne overbygning er forsynet med meget store specialvinduer i begge sider, for og bag og i loftet, således at de 24 passagerer, der sidder her, har en fuldendt udsigt over de vekslende landskaber, som toget kører igennem. Som det fremgår af billederne, er Astra Domen placeret i midten af vognen,

der her har to etager, idet vognens gulv på dette sted er forsænket i forhold til gulvet i enderne.

Det kunne være fristende at fordybe sig i de mange interessante tekniske detaljer vedr. togets konstruktion, men vi må her nøjes med at interessere os for den brug, der i dette hypermoderne tog er gjort af mange forskellige plastics materialer, af hvilke nogle her anvendes for første gang. »Varlar« er navnet på et nyt vægbeklædningsmateriale, der bedst kan beskrives som et tapet, overfladebehandlet med et plastics materiale ved en patenteret proces. »Varlar« er særdeles velegnet til den her gjorte anvendelse. Blækklatter, blyantskrift, kridtmærker, læbestift, fedt- og oliepletter fjernes let, uden at vægbeklædningen på nogen måde ødelægges, ligesom den er svært antændelig og meget slidstærk.

»Es-es board« er et andet nyt vægbeklædningsmateriale, som ligeledes her har fundet anvendelse for første gang. Da dets slidstyrke er betydelig større end linoleums og lignende materialers, er »Es-es« anvendt som vægbeklædning for den nederste del af væggene, fra vindueshøjde til gulv, på sådanne steder, hvor væggene er særlig udsat for slid fra bagage, håndtasker o. s. v., ligesom det også visse steder er anvendt som gulvbelægning. Endelig skal nævnes »V-board« — et kontaktpresnings-laminat, som er anvendt både i form af pirlaminat og som tekstil-laminat. De 0,6 mm tykke plader, hvori materialet anvendes, cementeres til træ eller metaloverflader. Det er anvendt i flere af vognenes toiletrum, da det takket være sin



Observationsvognen set fra den ene ende. I baggrunden trappen op til Astra Domen. Her serveres cocktails og andre drinks.



Togets day coach — den »almindelige« vogn — er forsynet med magelige lænestole, der kan indstilles i 9 forskellige stillinger. Betrækket er af nylon. Trappen i baggrunden fører op til den ovenover beliggende Astra Dome.



Astra Domen — som »udsigtstårnet« kaldes — er udstyret med ekstra store specialvinduer, ikke alene til alle sider, men også i loftet.

hårde og tætte overflade er let at holde rent og hygiejnisk.

Alle bordpladerne i restaurationsvognen og i observationsvognen er af »Formica« — et højtrykslaminat, der er udført som en slags møbelplade, d. v. s. med en tynd træfineroverflade og en krydsfiner-kærne. »Formica« påvirkes ikke af alkohol, eddike eller lignende ingredienser, som man kan tænke sig, kan blive spildt på bordpladerne, ligesom disse også er modstandsdygtige overfor varme-påvirkninger.

I visse tilfælde er bordpladerne udført som »cigaretsikre«, hvilket vil sige, at de end ikke påvirkes af en tændt cigaret, som ligger og ryger sig selv op direkte på bordpladen. I øvrigt er bordpladerne udformet således, at de i kanten skråner svagt opad, for at forhindre de på bordet placerede genstande i at glide udover bordkanten, når toget kører i en kurve.

En usynlig, men meget udstrakt anvendelse af plastics har man gjort i forbindelse med vinduernes glastruder — de såkaldte »Thermopane«-ruder. En »Thermopane« rude er en dobbelt-rude med et $\frac{1}{4}$ " bredt, fuldstændig lufttæt lukket hulrum. Rudens yderglas er af en speciel varmeabsorberende glassort, hvis brudstyrke er betydelig større end almindeligt glas, medens inderglasset er et sikkerhedsglas bestående af to lag specialglas klæbet sammen med et $\frac{1}{8}$ " tyk polyvinylbutyralfolie. Polyvinylfoliet selv består af flere lag tyndere

folier plus et særligt farvet polyvinyl-folie, som reducerer de direkte blændende solstråler.

Polymetylmetakrylat er anvendt som afskærmning for de loftsbelysninger, der er udført med lysstofrør forsænket ind i loftet. Skærmene er af mælkehvidt gennemskinneligt materiale, som giver et behageligt diffust lys. Polymetylmetakrylat er også anvendt som dekorationsmateriale i form af et par store vægplader med indgraverede dekorationer. Pladerne er kantbelyste, hvilket takket være polymetylmetakrylatets særlige optiske egenskaber får pladernes motiver til at virke selvlvsende.

Urene i vognene er på samme måde forsynet med kombineret urkasse-urskive af polymetylmetakrylat med indgraverede tal og dekorationer og kantbelyst. Samme udførelse er anvendt for »optaget«-skiltene over toiletrummene, hvis sæder er af celluloseacetatbutyrat.

Voggenes gelændere og håndlister er udført i matpoleret aluminium med indlagt dekoration af farvet celluloseacetat, medens møbelstoffet på en del af møblerne er vævet af nylon, som jo både er slidstærkt og let at holde rent. I restaurantvognen serveres maden på specielle bakker af melaminformaldehyd. Bakkerne er udformet således, at de direkte anvendes som tallerkener.

Til slut skal endelig nævnes, at de telefonapparater, hvormed togets passagerer kan radiotelefonere til en hvilken som helst amerikansk telefonabonnent, selvfølgelig også er af plastics, nemlig af cellulose acetat og i farver svarende til farverne i de rum, hvori de er installeret.



Et dobbelt soveværelse i »Train of Tomorrow«. Sofaen kan omdannes til seng, medens døren bag stolen kan klappes ned og omdannes til den anden seng, hvorunder den sammenfoldelige stol anbringes.

Grosserer A. Collstrops Rejselegat.

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 4100 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Belysningsdirektør Joh. E. Børresen, K. af Dbg., Dbmd., Vognmagergade 8, København K., driftsbestyrer P. C. E. Hansen, R. af Dbg., Dbmd., Odense—Kerteminde—Martofte og Nordvestfynske Jernbaneselskaber, Odense, telefondirektør G. Irming, R. af Dbg., Dbmd., Nørregade 21, København K., og generaldirektør E. Terkelsen, K. af Dbg., Dbmd., Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås tjenestemænd, der er ansatte i Danske Statsbaner, Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber eller Danske Elektricitetsværker til anvendelse til studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 1. april d. å. til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, fuldmægtig N. Roed, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ændring i beregning af medlemsbidrag.

Da sygekassens bestyrelse sidst så sig nødsaget til — bl. a. af hensyn til lønforhøjelsen til jernbanelægerne — at forhøje medlemsbidraget (fra 1. april 1947), håbede man, at denne forhøjelse ville være tilstrækkelig for længere tid. Dette har desværre vist sig ikke at være tilfældet, idet sygekassens udgifter siden da stadig har været stærkt stigende, medens indtægterne kun viser en forholdsvis ringe stigning. Indtægterne for regnskabsåret 1947—48 (det år sidste kontingentforhøjelse trådte i kraft) udgjorde 2.680.000 og udgifterne 2.578.000. Den kalkulerede indtægt for regnskabsåret 1949—50 udgør 2.789.000, og udgiften 3.063.000. Stigningen i indtægterne udgør således fra året 1947 til året 1949—50 109.000 kr., medens stigningen i udgifterne udgør ialt 485.000 kr. alene på lægehonorar, der for indeværende regnskabsår er kalkuleret til at udgøre ialt 1.057.000 kr., ca. 152.000 kr. på udgiften til medicin, der er kalkuleret til ialt 692.000 kr. og ca. 55.000 kr. på tandbehandling, der er kalkuleret til 231.000 kr.

For at bestride udgifterne i året 48/49 måtte man anvende ca. 100.000 kr. af den siden 1934 opsparede reservefond, og for indeværende regnskabsår vil der, efter hvad man i øjeblikket kan skønne, blive et underskud på 275—300.000 kr., som også må dækkes af reservefonden, hvorefter denne, der har været oppe på ca. 700.000 kr., vil være halveret.

Da de af sygekassetilsynet fastsatte regler kræver, at en sygekasse, efter at have angrebet reservefonden, skal sørge for atter at bringe balance på renskabet, og da det iøvrigt er en selvfølge, at enhver sygekasse *må* have reserver, har sygekassens bestyrelse set sig nødsaget til at overveje spørgsmålet, hvorledes der atter kan skaffes sådan balance, d. v. s. om det skulle ske ved nedsættelse af kassens ydelser, f. eks. ved forhøjelse af medlemmernes andele af udgifter til medicin, specialbehandling, bade, massage m. m. eventuelt ved indførelse af maksimumsbeløb og andre begrænsninger for ydelserne, eller ved kontingentforhøjelse. Af let forståelige grunde valgte bestyrelsen det sidste — idet det jo altid må være bestyrelsens mål at bevare kassens høje standard med hensyn til ydelser.

Medlemsbidraget til Statsbanepersonalets Sygekasse beregnes nu for tjenestegørende in-

teressenter med 2 pct. af grundløn, alderstillæg, pensionsgivende løntillæg samt et fast beløb på 1 kr. 50 øre pr. måned, for pensionister med 1½ pct. af det beløb, hvoraf pensionen er + 1 kr. pr. måned og for enker det halve af pensionsbidraget. Således beregnet udgør gennemsnitsbidraget 51 kr. pr. år pr. voksent medlem, d. v. s. et bidrag, der ikke er højere end bidraget i de statsanerkendte bysygekasser, skønt ydelserne i Statsbanepersonalets Sygekasse i så godt som enhver henseende ligger betydelig over ydelserne i de statsanerkendte sygekasser.

Under overvejelserne over, hvorledes kontingentforhøjelsen burde iværksættes, kom bestyrelsen naturligt ind på tanken om at søge at genindføre den for en del år siden af administrative hensyn afskaffede beregning af bidraget *med en vis ensartet procent af hele lønnen*, et princip man finder rigtigt og humant, idet bidraget derved altid står i nøje forhold til de pågældende indtægter.

Ved forhandling med generaldirektoratet lykkedes det uanset det betydelige merarbejde, som herved pålægges bogholderkontoret, at få dette til at gå med til for de tjenestegørende interessenters vedkommende at vende tilbage til dette princip, således at det nye bidrag for de *månedslønnende interessenter fra 1. april 1950* bliver beregnet med 1,8 pct. af hele lønnen med udeladelse af stedtillæget ved beregning og med 1,7 pct. for de *timelønnede*, i hvis løn stedtillæget er indregnet. For *pensionisters og enkers* vedkommende viste der sig at være så store vanskeligheder d. v. s. et så omfattende merarbejde ved at gå over til beregning af bidraget af hele pensionen, at generaldirektoratet — ligesom med hensyn til medtagelse i beregningen af stedtillæget — afviste at påtage sig dette, hvorfor man for disse medlemmer har fulgt den hidtidige beregningsmåde og forhøjet det nu gældende faste tillæg på 1 kr. pr. måned for pensionister og 50 øre pr. måned for enker med 1 kr. pr. måned.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Nogle betragtninger.

Så fik da bjerget barslet ang. de nye tjenestetidsregler, og resultatet blev desværre den helt store skuffelse, ja, det blev i ordets bedste forstand »kejserens nye klæder« om igen; jeg tror, at vi alle havde ventet, at denne gang skulle de værste udskejelser have været likvideret og forsvundet med de nye reglers ikrafttræden pr. 1. oktober og herunder bl. a. $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{2}{3}$ tjeneste; det er ufatteligt, at vi fortsat skal vedblive at arbejde under sådanne middelalderlige tilstande; hvorledes tror man, det ville gå, hvis man ude i det private erhvervsliv slog ind på kun at ville betale halv løn for rejsetid mellem arbejdssted og fabrik (udearbejde, som det kaldes), dette behøver ingen nærmere forklaring af den simple grund, at ingen lønmodtager under nogen omstændigheder ville godkende noget sådant; men tjenestemændene skal altså fortsat finde sig i slige forhold, det er derfor også helt ufatteligt, at Centralorganisation I har kunnet sætte sit navn under på et så uanstændigt forslag — forlig — om man vil kalde det sådan.

Efter det, der her i bladet er oplyst, har motivet for de mange »nej«, der er fremkommet ved forhandlingerne, været den, at det kostede for mange penge, og at ophævelse af $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{2}{3}$ tjeneste bl. a. ville have kostet millionbeløb, ja tak for oplysningen herom, så ved vi, at det kørende personale må lægge ryg til, for at staten kan spare millionbeløb ved at diktere slige tjenestetider.

I 1934 blev der også forsøgt forbedring af tjenestetidsreglerne under daværende finansminister Bramsnæs; men da blev vi også afvist med, at statskassen ikke kunne afse midler hertil, man fristes da til at spørge om, hvornår mon statskassen da ser sig i stand til at fremskaffe midler til at give sine tjenestemænd en retfærdig tjenestetidsordning, det synes da ikke som om, at riget fattes penge, når det drejer sig om at fremskaffe astronomiske millionbeløb til militærvæsenet, men det er måske mere nødvendigt her at lade millionerne rulle, en flothed, som jo bl. a. også er falden forbundsformanden for smedene, hr. Hans Rasmussen, for brystet, idet man i jern- og metalarbejderbladet har gjort opmærksom på, at der også må spares på de militære udgifter.

Tjenestetidsregler kan imidlertid fortolkes humant og inhumant, det sidste er desværre tilfældet; her i distriktet har det jo altid været overingeniørens kæphest at lave todelt tjeneste, vi har bl. a. på Hgl. dage i turen, hvor tjenesten slutter 8,59 i Hgl. og beg. igen 20,15 til 1,02, beg. igen 5,00—7,09, dertil kommer, at i Roskilde, hvor tjenesten slutter 1,02 og beg. igen 5,00, hensættes motorvognen ca. 15 minutters gang fra remisen, og den natlige vandring med lagner og håndklæder under armen påbegyndes; når man i disse forrygende vinter-nætter kæmper sig gennem is og sne og i mange tilfælde gennem isnende blæst, og ankommer til depotet, påbegyndes sengeredning, og hvor er det herligt at lægge de iskolde lagner på og så kravle

i »kassen« forkommen af kulde og så bare ligge og vente på, at manden kommer og kalder igen 4,30, det behøver vel ingen nærmere forklaring, at man ikke føler sig godt tilpas og veloplagt til at forrette tjeneste, og for mig er det ufatteligt, at personale, der er anbragt på en så ansvarsfuld post, som lokomotivføreren er, dikteres tjenester, hvor nattesøvn og hvile er som ovenanført; todelt tjeneste burde ikke finde sted og især ikke for de store byers vedkommende, hvor afstanden mellem depot og hjem er meget store; bemeldte forhold ang. tjenestetiderne burde denne gang have nået et for os tilfredsstillende resultat, men det skete altså ikke, og derfor må vi så trælle videre efter det gamle system, men herfra dog undtaget dem, der gør tjeneste på Hellerupvej 44.

Også et par ord om Mo-vognene, mon det nu ikke snart var på tide, at vi fik 2 radiatorer i førerrum II på de nyere vogne i lighed med de ældre Mo; jeg er klar over, at afdelingen i sin tid ansøgte om fodvarmere og fik det; men det har desværre vist sig, at en sådan ikke har kunnet erstatte den ene radiator, og derfor har der også gang på gang været fremsendt ønske om, at alle førerrum II bliver forsynet med to radiatorer, det er jo desværre en trist kendsgerning, at varmegraderne i førerrummene kun er det halve af, hvad der er i passagerafdelingen, og når det er tilfældet, skyldes det bl. a. den omstændighed, at de mange ruder selvsagt afkøler den smule varme, der kan opnås, og derfor burde der påsættes forsatsvinduer i lighed med det, som bruges i lejligheder; en medvirkende årsag til manglende varme er også den, at man på hver station skal holde dør eller vindue åben for at høre togførers afgangssignal; lad os derfor nu få indført afgang med brummer, hvorlænge skal vi da blive ved med at bede om det, det er over et år siden, at foreningens formand på et møde i Hgl.-afdelingen gav meddelelse om, at dette spørgsmål nu var bragt i orden, hvilket desværre viste sig at være forkert, men lad os nu få dette bragt i orden, for vi kan da ikke i det uendelige blive ved med at koge suppe på en pølsepind.

Ang. vore uniformer, forstår vi heller ikke, at den 50 pct. forlængelse af terminerne fortsat skal vedvare, i hvert fald en tid endnu fremover; butikkerne bugner da med klædevarer af enhver art; vi har jo imidlertid fået oplysning om, at grunden til bemeldte forhold er den, at klædefabrikerne mangler maskiner til fremstilling af stof, og at vi, når den mangel er afhjulpet, vil se åbne døre hos finansministeren for at forhandle om de gamle terminers genindførelse, men var det ikke en idé at forsøge at få dørene åbnet nu til en forhandling om godtgørelse for afsavn af de uniformsgenstande, hvor brugsterminen er forlænget med 50 pct., hvilket jo i realiteten er en forringelse af vor løn, idet vi jo ofte bliver mindet om, når der er tale om vore lønninger, at uniformen her skal medregnes.

Hgl., den 6. februar 1950.

K. Højborg Gjortsvang.



Oplysningsarbejdet.

Besøg på en FDB-virksomhed.

Fra en ganske spæd spire er brugsforeningsbevægelsen gennem tiderne vokset op til at blive en stor faktor i dansk samfundsliv. Selve idegrundlaget, hvorpå bevægelsen bygger, nemlig fremskaffelse af de bedste varer til den billigst mulige pris, har befordret denne udvikling, og alle samfundslag er i dag repræsenteret i brugsforeningernes store medlemsskare.

Til fremme af sit formål har sammenslutningen af brugsforeninger i Danmark, »FDB«, bygget adskillige store fabrikker, hvor råvarerne behandles, og bl. a. drives i Kolding en stor virksomhed, der hovedsagelig beskæftiger sig med fabrikation af chokolade, sukkervarer og deslige. Desuden findes her nogle store, smukke udstillingslokaler med møbler, der er udført af en FDB-virksomhed.

Adskillige lokomotivmænd er medlemmer af brugsforeningen i deres by, og Landsoplysningsudvalget har derfor fundet, at det må være af interesse at bese en af FDB's virksomheder, og ved venlig imødekommenhed fra den ovenfor nævnte fabrik i Kolding, er et besøg arrangeret for de i 2. Distrikt stationerede medlemmer med damer. Dette finder sted onsdag den 29. marts, men da vi nu er i Kolding, har udvalget arrangeret et besøg på Koldinghus Ruiner, og deltagerne samles foran disse kl. 12,30. Efter omvisningen spadserer deltagerne til FDB-virksomheden.

Bemærk de fremlagte tegningslister.

Københavnske afdelinger.

Oplysningsudvalget indbyder medlemmer og pensionister med damer, samt medlemmer fra provinsen med damer til:

Foredrag med spørgetime.

Generaldirektør E. Terkelsen: »Lidt om Statsbanerne«.

Tirsdag den 7. marts 1950 kl. 19,00, på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Efter foredraget vises tonefilmen »Her er banerne«, og aftenen slutter med en tonefilmsspøg: »Spike Jones and his City Slickers«.

Bemærk: Foredraget begynder præcis kl. 19,00, derfor mød i god tid. Miniatureorkesteret »W og W« underholder fra kl. 18,30.

Endvidere indbydes medlemmer med damer til besøg på Frichs Fabrikker og i »Den gamle by« i Aarhus, torsdag den 23. marts, med særtogsbefordring således: Afg. Kh. 7,10, ank. Ar. 12,55, afg. Ar. 17,55, ank. Kh. 23,57. Normal rejsehjemmel benyttes.

Medens medlemmer beser Frichs Fabrikker, aflægger damerne besøg i »Den gamle by« under ledelse af aarhuskollegers hustruer. Der er for damerne arrangeret fælles kaffebord i »Den gamle by«. Kl. 16,30 kan deltagerne samles til middag på Aarhus hotel.

Deltagerantallet er begrænset til 70 medlemmer. Nærmere oplysninger vedrørende priser på kaffebord og middag, samt om indtegning i opslag på sædvanlige steder og hos:

S. A. K. Sørensen, Bryggerivej 4, 4. s., Valby, telf. Valby 954. V. K. F. Larsen, Valby 4234. J. Thillemann, Eva 7681 og W. S. Høeg Olesen, Elektrokontrollen.

Forsåvidt deltagerantallet ikke når det maksimale tal, vil der være lejlighed for provinskolleger med damer til at deltage i turen. Interesserede bedes underrette S. A. K. Sørensen senest lørdag d. 18. marts.

Oplysningsudvalget.

Taksigelser.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand, lokomotivfører J. E. Jacobsens sygdom, død og bisættelse.

En særlig tak til Fredericia, Odense, Svendborg, Faaborg, Nyborg og Assens afdelinger.

Inger Jacobsen, Odense.

For den smukke erindringsgave jeg modtog ved min fratræden som afdelingsformand for Fredericia lokomotivførerafdeling beder jeg herved alle afdelingens medlemmer modtage min hjerteligste tak.

Gaven vil altid være mig et kært minde om godt samarbejde og godt kammeratskab.

S. K. Th. Nielsen.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 11. april 1950 frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører O. Sørensen,
Fredericia.

Byttelejlighed.

Esbjerg—København.

En 2 værelses lejlighed med køkken, centralvarme, elektr. lys i Storegade 125, Esbjerg, ønskes byttet med en tilsvarende 2 eller 3 værelses i København. (Henv. telf. Taga 4180, København).

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Brande: Formandens navn og adresse rettes til: H. H. Aa. Christensen, Blichersvej 31.

Fredericia: Formandens navn og adresse rettes til: S. A. Rasmussen, Nørrebrogade 65 (tlf. Fa 1536).

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Herning: Kassererens navn og adresse rettes til: J. K. G. Nielsen, Fyensgade 8.

København Gb.: Kassererens navn og adresse rettes til: Sv. Aage Kærgaard, Mørk Hansens Vej 19, Kbh. F.

Personalia.

Forfremmelse fra 1-2-50.

Lokomotivfyrbøder til elektrofører:

- J. Olsen, Københavns Godsbanegaard, e. ans. ifgl. opslag til elektrofører i Enghave.

Overgang til anden stilling fra 1-2-50.

Elektrofører til lokomotivfyrbøder:

- R. U. Andersen, Enghave, e. ans. til Københavns Godsbanegaard.

Forflyttelse fra 1-2-50.

Lokomotivfører:

- C. S. Larsen, Helgoland, til Københavns Godsbanegd.

Forfremmelser pr. 1-3-50.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

- E. K. Holm, Esbjerg, i Esbjerg.
K. E. Havn, Randers, i Kolding.
B. A. Sørensen, Esbjerg, i Lunderskov.
P. A. Christensen, Kh. Gb., i Padborg.
P. F. O. Frederiksen, Helsingør, i Padborg.
F. M. Andersen, Randers, i Tinglev.
M. Eriksen, Kh. Gb., i Aabenraa.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-3-50.

Lokomotivførerne:

- K. P. Frederiksen, Aabenraa, til Kh. Gb.
G. S. Hansen, Holbæk, til Kh. Gb.
G. E. Hansen, Ringkøbing, til Esbjerg.
S. A. Andersen, Padborg, til Nyborg.
H. P. E. Mortensen, Brande, til Kh. Gb.
J. V. B. Christiansen, Slagelse, til Odense H.
N. P. Rovark, Fredericia, til Kh. Gb.
O. S. Carlsen, Tinglev, til Ringkøbing.
N. V. H. Haakonsen, Padborg, til Fredericia.
Th. Junget, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøderne:

- K. O. T. Povlsen, Gedser, til Kh. Gb.
K. C. H. Ebbe, Næstved, til Gedser.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-50.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- A. G. Schmidt, Kh. Gb., i Helsingør.
A. C. E. Philipsen, Korsør, i Næstved.

Tilladelse til efter ansøgning at bytte tjenestested fra 1-3-50.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. G. Nielsen, Næstved, og J. Nielsen, Roskilde.

Afsked.

Lokomotivmestrene:

- A. C. Mortensen, Aarhus H., efter ans. på gr. af alder i nåde og med pension fra 30-4-50 (kgl. afsked).
J. P. Jensen, Odense Syd, efter ans. p. gr. af alder i nåde og med pension fra 30-4-50 (kgl. afsked).

Lokomotivførerne:

- J. Rylev, Aarhus H., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-4-50.
H. K. M. Boisen, Korsør, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-4-50.
O. Karlsen, Slagelse, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
A. Rasmussen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
E. C. A. R. Meng, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
M. F. Andersen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
N. F. Andersen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
S. V. Andersen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
T. Hansen, Brande, p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
C. C. Larsen, Slagelse, p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
H. V. Jørgensen, Roskilde, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-50.
K. R. J. Olsen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.
A. P. B. Sørensen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.

Dødsfald.

- Lokomotivfører C. Pedersen, Nyborg, den 31-1-50.

Dødsfald blandt pensionister.

- J. A. Andersen, Aarhus, den 13-1-50.
C. B. Schmidt, Fredericia, den 17-1-50.
Martin A. Heelund, Silkeborg, den 15-2-50.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER
Nye Bøger.**

Sj.-Følster	Jyl.-Fyn	
21073	21900	Søiberg, Harry: En Børneflokk vokser op.
21074	21883	Herdal, Harald: Ukuelige Menneske.
21075	21864	Eskelund, Karl: Med Hovedet i Lommen.
21076	21879	Farson, Negley: Sønner af Noah.
21077	26896	Shaw, Irwin: De unge Løver.

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.