



Nº 7

5. April 1940

40. Aargang

TJENESTEMÆNDENES LEVEFOD

Da Lovforslaget om vort midlertidige Løn-
tillæg paa 14 Kr. pr. Maaned den 8. Marts var til
første Behandling i Folketinget, mødte det som
almindeligt bekendt Modstand, blandt andet fra
de Partier, som i særlig Grad hævder at re-
præsentere Landbruget — Venstre og Bonde-
partiet. En af Ordførerne syntes at have den
Opfattelse, at naar Tjenestemændene fik det
ekstraordinære Tillæg, Debatten drejede sig om,
saa var de helt og fuldt dækket, saa kunde de
fremdeles opretholde deres Levefod ubeskaaret
og uændret. Han fremkom i hvert Fald med et
Spørgsmaal om, hvem det var, som skulde ned-
sætte Levefoden, for at Tjenestemændene kunde
opretholde deres.

Det er jo let at kaste Postulater af denne Art
ud i Offentligheden. Men det havde dog været
bedre og i hvert Fald rigtigere, om den paa-
gældende Folketingsmand forud for Debat-
ten om Lovforslaget havde ofret nogen Tid paa
Undersøgelse af Forholdene. Han vilde saa
være kommet til det Resultat, at Tjenestemæn-
dene saa langtfra har kunnet opretholde deres
Levefod; men allerede har maattet nedsætte den
eller omlægge den, og at der — selv med det
midlertidige Tillæg — mangler en Del i, at vi
er fulgt med Prisstigningen.

Udgiftstallet i 1931, da vi fik den nugældende
Lønningslov, var 2384, i Aar er det 3181; det er
en Stigning paa 797 Kr. Lad os derefter se lidt
paa, hvad vi har faaet af Lønforbedringer.

De 2 Grupper: Lønninger mellem 1800 og
2999 Kr. og Lønninger mellem 3000 og 4499 Kr.
omfatter langt den største Del af samtlige Sta-
tens Tjenestemænd, det er derfor naturligt at
vælge dem til Undersøgelsen.

Med et Udgiftstal paa 2384 skal Tjeneste-
mænd med Lønninger mellem 1800 og 2999
Kr. have et Reguleringstillæg paa 468 Kr. og
de med Lønninger mellem 3000—4499 Kr. skal
have 504 Kr. Disse to Grupper har nu 1116 Kr.
henholdsvis 1152 Kr. i Reguleringstillæg og
midlertidigt Tillæg tilsammen. — Det fremgaar
heraf, at langt den overvejende Del af Tjeneste-
mændene har faaet Tillæg paa ialt 648 Kr.; men
da Udgiftstallet er steget 797, mangler der alt-
saa endnu en Del i, at der er ydet os fuld
Dækning for de i de forløbne 9 Aar stedfundne
Prisstigninger.

Hertil kommer imidlertid, at der ogsaa er
sket Stigning paa Omraader, som ikke tages
med, naar Tjenestemændenes Udgiftstal bereg-
nes, men som vi dog maa følge med i. I Henhold
til Tjenestemandsløven beregnes vort Udgiftstal
paa Grundlag af Undersøgelser vedrørende
Priserne paa Fødevarer, Beklædning, Brændsel
og Belysning samt Husleje, og det er altsaa
paa disse Poster, den ovenfor omtalte Stig-
ning paa 797 Kr. er konstateret. Der er for-
skellige Udgifter, som vort Udgiftstal ikke
omfatter. Vi skal ikke i Almindelighed opholde
os særligt meget derved, men indskrænke os til
at pege paa een bestemt Ting: Skatter. Resul-
taterne af det ved *den almindelige Pristalsbe-
regning* benyttede Materiale viser, at siden 1931
er der for Indtægter, som maa formodes at ligge
nogenlunde paa Linie med de jævne Tjeneste-
mandslønninger, ca. 100 Kr. Stigning paa Kon-
toen: Skatter, Kontingenter o. l.

Vi ved vel, at det ved Pristalsberegningen —
der jo nu har Betydning for Privatindustriens
Arbejdere — anvendte Materiale ikke er helt

det samme, som det, der benyttes, naar Tjenestemændenes Udgiftstal regnes ud. Men det er indlysende, at naar Skatter m. m. er steget rundt regnet 100 Kr. for den Del af Befolkningen, der er nærmest at ligestille med Tjenestemændene, saa er vi ikke gaaet Ram forbi; men har været ude for en tilsvarende Forhøjelse, og den har vi jo da maattet bære uden nogen som helst Godtgørelse, f. Eks. gennem Forhøjelse af Stedtillæget, hvor den indbyrdes Regulering jo foregaar bl. a. paa Grundlag af Udgiften til kommunal Skat — et saadant Forlangende er slet ikke fremsat fra Tjenestemandorganisationernes Side.

Det fremgaar af det anførte, at de Løngrupper, hvori det største Antal Tjenestemænd forefindes, har faaet 648 Kr. til Dækning af Udgiftsstigninger paa henved 900 Kr. Som Følge deraf er enhver Tale om, at vi har faaet fuld Dækning og ene af alle kan opretholde vor Levefod, helt ved Siden af; vi maatte derfor nok kunne kræve, at der ikke gøres Forsøg paa at give Offentligheden et falskt Indtryk heraf, saaledes som i Indledningen af denne Artikel omtalt.

Desværre er det en Kendsgerning, at Tjenestemændene saa godt som altid er dem, der først og fremmest maa holde for; undtagen naar det gælder Lønforbedringer. Vi skal f. Eks. pege paa Situationen i 1933, da Landbruget skulde hjælpes; da gennemførtes en Støttelovgivning for Landbruget med det Resultat, at Varepriserne gik opad, saa Udgiftstallet i 1934 steg 147 (fra 2287 i 1933 til 2434 i 1934), hvilket atter berettigede til een Portions Stigning af Reguleringstillæget. Man appellerede imidlertid til Tjenestemændenes Borgersind og Samfundsforstaaelse. Og bevares! Landbruget skulde hjælpes, altsaa stillede Tjenestemændene sig imødekommende og gav Afkald paa det, vi i H. t. Loven havde Krav paa. Det vil med andre Ord sige, at vi som vort Bidrag til en Ophjælpning af Landbrugets Levefod nedsatte vor, og siden er den desværre ikke rettet op.

Efter at foranstaaende er skrevet, har Rigsdagen — bl. a. til Støtte for Landbruget — besluttet en Række nye Afgifter, som uvægerligt vil sætte Levefoden ned for mange af vore Medborgere, og vi Tjenestemænd maa naturligvis da følge Trop — men det er vort Haab, at vi maa blive forskaanet for paa dette Omraade at skulle marchere langt foran den øvrige Del af Befolkningen.

PROTOKOL

over

Forhandling den 12. Februar 1940 mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund samt Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Trafikchef *E. Terkelsen*, Ekspeditionssekretær *A. Høeg*.

For Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund: Forretningsfører *P. Andersen*, Maskinarbejder *I. P. Nielsen*.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*.

Forhandlingsemne: Aflønning af de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som faar deres Lokomotivfyrbøderansættelse udskudt paa Grund af de herskende usikre Forhold.

Trafikchefen: Som Følge af de i September 1939 gennemførte Køreplansindskrænkninger med ca. 25 pCt. af de personførende Tog og den betydelige Usikkerhed med Hensyn til fremtidige Køreplaner under Krigstiden standsede Generaldirektoratet fra 1. November 1939 Nyansættelse af Lokomotivfyrbødere. Vi foranledigede da, at de Lokomotivfyrbøderaspiranter, hvis Fastansættelse derved blev udskudt, fik deres Løn forhøjet fra Aspirantløn til Lokomotivfyrbøderbegyndelsesløn (med Reguleringstillæg og eventuelt Stedtillæg) ÷ 5 pCt., svarende til Pensionsbidraget. Denne Forhøjelse træder i Kraft fra det Tidspunkt, da Ansættelse normalt vilde være opnaaet.

Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund har tiltraadt en saadan Ordning, men kun hvis der allerede nu fastsættes Bestemmelse om, dels at de, som faar deres Ansættelse udskudt, til sin Tid faar deres Lokomotivfyrbøderlønanciennitet beregnet fra den Dato, fra hvilken de opnaar den nysnævnte Lønning, dels at de, hvis Ansættelsen udskydes i flere Aar, allerede som Aspiranter faar Lønforbedring svarende til, hvad de vilde have opnaaet som Lokomotivfyrbødere.

Generaldirektoratet har overfor Finansministeriet anbefalet en Ordning, hvorefter Lokomotivfyrbøderne ved deres senere Udnævnelse kunde faa medregnet som anciennitetgivende den Tid, i hvilken de har oppebaaret den anførte Begyndelsesløn ÷ 5 pCt., men Finansministeriet har nu svaret, at det ikke paa nuværende Tidspunkt kan tage Standpunkt til, hvorvidt der til sin Tid bør søges Lovhjemmel til Gennemførelse af de fremsatte Ønsker.

P. Andersen: Inden for Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund har vi aldrig kunnet forlige os rigtigt med, at Folk, som har staaet 4—5 Aar i Lære og er udlærte i deres Fag, skal paatvinges en 2-Aars »Forbundtærtid« for at faa Ansættelse i Statens Tjeneste i Stillinger, hvor der ogsaa efter den faste Ansættelse kun er Tale om lave Lønninger. Men naar de har ofret disse 2 Aar paa særlig smaa Lønninger, maa de have Lov til at regne med, at de enten fastansættes eller faar Lønning, som om de var det, eller paa anden Maade holdes skadesløse.

Det er ikke umiddelbart let at forstaa, hvorfor man ikke vil ansætte de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som er klar til Ansættelse; thi der er jo Maser at køre med.

Trafikchefen: Der er ingen Bestemmelse om, at de 2 Aars Aspiranttid er Maksimum; det er Minimum. Generaldirektoratet har imidlertid bestræbt sig for at have Aspiranterne klar til Ansættelse i Løbet af 2 Aar, og i de senere Aar er dette gaaet uden Vanskeligheder.

Det er rigtigt, at der i Øjeblikket er meget Gods at køre med. Men ingen véd, hvorledes Situationen er om blot 2 Maaneder; vi kan komme ud for flere Køreplansindskrænkninger, og Godstrafikken kan gaa ned. Det vilde derfor være uforsvarligt nu at ansætte Folk, vi maaske om faa Maaneder ikke kan anvende.

I. P. Nielsen: Hvis vi ikke kan faa Tilsagn om, at Lønancienniteten til sin Tid bliver beregnet fra den Dag, Ansættelsen kunde være opnaaet, og at der kan faas Løntillæg, hvis Ansættelsen udskydes i mere end 3 Aar, maa vi holde for, at Aspiranterne saa skal have Haandværkerløn i Overensstemmelse med en af Generaldirektoratet godkendt Udvalgsindstilling angaaende Aspiranterne. Ordningen med alene Lokomotivfyrbøderbegyndelseslønnen ÷ 5 pCt. kan ikke anses for tilfredsstillende. De faar ikke Uniform og ikke Frirejserettigheder; de skal vel betale 5 pCt. Pensionsbidrag, men de er ikke pensionsforsikret, f. Eks. for Enkens Vedkommende i Tilfælde af en Ulykke.

Trafikchefen: I Ulykestilfælde vil Statsbanerne som altid yde Støtte i videst muligt Omfang.

Vilde det ikke være bedst at se Tiden an endnu i nogle faa Maaneder og saa vende tilbage til hele Spørgsmaalet? Maaske er Situationen saa mere uerskuelig.

P. Andersen: Vi ligger for Tiden med en anden Sag, nemlig angaaende Struer, hvor man har trukket Aspiranter fra Køretjenesten og sat Remisearbejdere ud i Stedet; det tyder da paa, at der mangler Lokomotivpersonale.

Soph. Jensen: Efter Normativerne mangler der omkring 50 Lokomotivfyrbødere.

Trafikchefen: Sagen angaaende Struer er sendt til Udtalelse og skal blive besvaret, saasnaart Distriktets Svar indgaar.

Normativerne er ikke reguleret efter den forhaandenværende Kørsel. Derfor kan det se ud, som om der mangler Lokomotivfyrbødere; men ifølge Opgørelser, der nylig er modtaget fra Distrikterne, er der faktisk i 2. Distrikt en Overtallighed paa 21 Lokomotivførere, 25 Motorførere og 6 Lokomotivfyrbødere. I 1. Distrikt, hvor der er 15 overtallige Motorførere, er der ganske vist en Mangel paa 16 Lokomotivførere og nogle Lokomotivfyrbødere; men alt i alt er der for hele Landet 36 overtallige Lokomotivmænd. Disse gaar jo ikke ledige, idet der er saa megen Særtogskørsel og vel ogsaa ekstraordinært megen Sygdom, men efter de sædvanlig anvendte Beregningsregler vilde de være overtallige.

Soph. Jensen: Det maa hero paa en Fejltagelse.

Der er ingen overtallige Lokomotivførere; der anvendes tværtimod et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste.

Trafikchefen: Det maa være fordi, det disponible Personale findes ved Depoter, hvor der midlertidigt er Brug for dem til den ekstraordinært store Særtogskørsel.

E. Kuhn: Vi har ca. 120 Aspiranter. Selv om en Del af dem er til Uddannelse, kan man dog regne med, at mindst 100 Mand ialt af Aspiranter, Remisehaandværkere og Remisearbejdere gør Lokomotivfyrbøder-tjeneste. Det er derfor ikke let at forstaa, hvor de overtallige Lokomotivfyrbødere er.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Lønancienniteten, drejer det sig om at undgaa Gentagelse af Miséren fra 1931—35, hvor et stort Antal Aspiranter fik deres Lokomotivfyrbøderansættelse udsat; et Forhold vi for nylig har gjort Forsøg paa at faa afhjulpet, men ikke opnaaet nogen tilfredsstillende Ordning.

Udvalget af 26. Maj 1937 angaaende Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse m. v. har indstillet, at Aspiranterne skal aflønnes som Remisehaandværkere, hvis der, naar de opfylder Betingelserne for Lokomotivfyrbøderansættelse, ikke er ledige Lokomotivfyrbøderpladser, og Aspiranterne derfor ikke kan fastansættes. Denne Indstilling har Generaldirektoratet tiltraadt, og det falder jo sammen med, at D. S. og M. F. enten forlanger Skadesløsheds-holdelse for de Aspiranter, som faar deres Lokomotivfyrbøderansættelse udskudt, eller Tilsagn med Hensyn til Lønanciennitetens Beregning.

Trafikchefen: Situationen nu er ganske ekstraordinær, og Spørgsmaalet maa søges løst under Hensyn hertil. Hvis der udbetales Remisehaandværkerlønning til Aspiranter, der ikke kan fast ansættes og ikke kan beskæftiges ved Køretjeneste, kan der jo ikke kræves Lønanciennitet med tilbagevirkende Kraft. Den bedste Vej synes at være den at faa beregnet Ancienniteten fra den Dag, Ansættelse normalt vilde have fundet Sted. Dette har Generaldirektoratet Sympati for og vil støtte.

E. Kuhn: Vi ser vel, at Generaldirektoratet stiller sig forstaaende over for Organisationernes Ønsker, og vi er ogsaa enige i, at Ordningen med Lønanciennitet med tilbagevirkende Kraft og Tillæg til Aspiranten, hvis Ansættelsen udskydes i mere end 3 Aar, er den bedste; men hvis dette ikke imødekommes, maa Bestemmelsen om Remisehaandværkerlønning træde i Kraft.

Trafikchefen: Lad os udsætte Sagen i nogle Maaneder, f. Eks. til vi véd, hvorledes Sommerkøreplanen bliver, og saa drøfte den paany. Vi kan maaske i Mellemtiden finde Veje til at afhøde nogle af de værste Gener.

I. P. Nielsen: Nogle faa Maaneders Udsættelse kan vel tages; men vi kan ikke i det usikre have Aspiranterne gaaende paa lave Lønninger, hvis det kommer til at dreje sig om flere Aar.

Soph. Jensen: Faktisk er der adskillige Steder Brug for flere Lokomotivfyrbødere. Vil Generaldirektoratet gaa med til at se paa dette allerede nu og saa vende tilbage til hele Sagen noget senere?

Trafikchefen: Ja. Enkelte Forhold kan vi tales ved om underhaanden og saa i Begyndelsen af April drøfte det generelle Spørgsmaal paany.

P. Andersen: Ogsaa vi kan efter Omstændighederne tiltræde dette sidstnævnte Forslag. Forhandlingen sluttet.

(Sign.) *E. Terkelsen.*

(Sign.) *E. Kuhn.*

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Krigen og vore Normativer.

Fra samme Dag, Krigen udbrød, standsede al Forfremmelse saavel til Lokomotivfører som til Lokomotivfyrbøder.

Nu er det jo ikke første Gang, at en Standsning i vore Avancementsforhold finder Sted. Der har været adskillige Spareperioder, hvor lignende Foranstaltninger har været gennemført; men hver Gang er det endt med det Resultat, at man pludselig har staaet over for den Kendsgerning, at den foretagne Nedskæring i Normativerne har vist sig at være for kraftig og som Følge heraf medførte, at en Masseforfremmelse og Masseantagelse har fundet Sted. Se blot efter i Personalialia, deraf fremgaar det med al ønskelig Tydelighed, at baade Forfremmelser og Ansættelser er foregaaet i holdvis netop som Følge af forudgaaende langvarige Indskrænkninger. Til yderligere Bekræftelse skal jeg pege paa, at den Overenskomst mellem Administrationen og Organisationen om Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiranterne og den derpaa følgende Ansættelse som Lokomotivfyrbøder jo var en direkte Aarsag netop paa Grund af en for haardhændet Indskrænkning, og jeg tilføjer for Fuldstændighedens Skyld, at ogsaa denne Overenskomsts Opfyldelse er standset paa Grund af Krigen.*)

Der er ingen Tvivl om, at Krigen er Skyld i meget, men der er endnu mindre Tvivl om, at Krigen ogsaa kan bruges som Syndebuk for meget.

Der er meget, som tyder paa, at det under denne Indskrækningsperiode vil gaa akkurat paa samme Maade som under de forrige, ja det kan allerede konstateres, at Virkninger har begyndt at vise sig.

Der er noget, som hedder Kendsgerninger eller Realiteter, om man vil, noget som efter min Opfattelse ikke er til at komme uden om, men som man ganske naturligt maa regne med og bøje sig for.

Først er der den Kendsgerning, at Trafikken paa Grund af Krigen er nedsat med 25 pCt. Der skal ikke spildes et Ord herpaa, for dette er en Kendsgerning. Det er ligeledes en Kendsgerning, at Personalebehovet efter Administrationens Udregning herefter skal udgøre 25 pCt. mindre, og det er i denne Udregning, at Aarsagen til den nu paabegyndte Indskrænkning ligger.

Som bekendt er Teori et, Praksis noget andet, og næppe forekommer der vel Tilfælde, hvor dette er mere iøjnefaldende end ved denne Udregnings Resultater. Den Indskrænkning, som blev foretaget i

Trafikken, faldt jo væsentlig paa Motordriften, og det er da klart, at man ikke saadan uden videre kan lade den paafølgende Personalereduktion gaa ud over Depoter, hvor der overhovedet ikke findes Motordrift. Vel har de store Motordepoter faaet overtalligt Personale, men jeg ved ogsaa, at dette Personale er fuldt beskæftiget i Dampdriften, og det sker, uden at der dermed er blevet overtallige Lokomotivførere dør. Det er jo nemlig vitterligt, at Særtogskørslen er steget ganske betydeligt. Det har derfor været nødvendigt at anvende Lokomotivførere, der ellers kører i Rangerturen, til Strækningstjeneste og saa erstatte disse med overtalligt Motorpersonale paa Rangermaskinen.

Der findes sikkert ikke en eneste Lokomotivmand, uden han kan nævne mange Eksempler paa, at manglende Lokomotivførere erstattes af Lokomotivfyrbødere; der har mig bekendt altid hersket en vis Tilbageholdenhed fra Administrationens Side med Hensyn til Lokomotivførernormativerne.

Her for Nyborgs Vedkommende har vi i Tiden fra 1. April 1939 og til Dato efter den ophængte Tjenesteliste ført en nøjagtig Statistik over Lokomotivførerbehovet, og denne viser gennem den nævnte Periode en konstant Mangel af Lokomotivførere. Trods dette er Lokomotivførernormativet nedsat fra 61 til 56, og jeg vil tro, at Ng. ikke er det eneste Sted, hvor Normativet og Behovet ikke svarer sammen. Jeg vil derfor opfordre de forskellige Afdelinger til her i Bladet at fremkomme med en Udtalelse desangaaende, og hvis mine Anelser slaar til, saa er det paa Tide, at Hovedbestyrelsen indleder et kraftigt Arbejde for Forfremmelser af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere; idet mange ældre, veltjente Lokomotivfyrbødere stadig gaar og venter paa den Forfremmelse, der rettelig tilkommer dem. I Særdeleshed da mange af dem nu i Aarevis har oppebaaret Funktionsvederlag for udført Lokomotivførertjeneste.

Studerer man den udsendte Personalialia, ser man, at der stadig er Forfremmelser indenfor de øvrige Kategorier; naar dette er Tilfældet, maa der ogsaa kunne opnaas noget for Lokomotivmændene, især naar det kan bevises, at der er en konstant Mangel af Lokomotivførere.

Ligeledes er det ogsaa et urimeligt Forhold, at de Aspiranter, hvis Forfremmelse til Lokomotivfyrbødere er udsat — ogsaa paa Grund af Krigen — til Stadighed gør Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, men uden at kunne opnaa de med Stillingen følgende Goder. De paagældende er mig bekendt ikke saa flot aflønnet, at det skulde være nødvendig paa saa ringe et Grundlag at beskære deres økonomiske Stilling.

Afsked og Dødsfald gaar sin Gang — uanset Krigen —, maa vi derfor bede om, at Forfremmelserne og Ansættelserne følger med i samme Omfang, som det virkelige Behov gør det berettiget til.

Nyborg, i Marts 1940.

N. L. Andersen.

Som det fremgaar af den foran optrykte Protokol, har Hovedbestyrelsen allerede længe været opmærksom paa alle de af N. L. A. omtalte Forhold. *Red.*

*) Hverken Lokomotivfyrbøderaspirantuddannelsen eller Motorføreruddannelsen er standset. *Red.*

Finland.

Da jeg føler mig handicappet i Diskussionen »Finland«, tillader jeg mig kort at fremkomme med en Redegørelse angaaende den af mig indledede Diskussion i vort Organisationsblad.

Den 2. Februar fremsendte jeg mit Indlæg med Anmodning om Optagelse og forventede, at jeg havde den Ret, som P. Møhler giver Udtryk for saaledes:

»den Frihed, der giver dig Lov til at ytre dine Anskuelser uden Ensretning i vort Organisationsblad.«

Men du ved jo godt, kære Møhler, at det ikke altid gaar, som Demokratiet prædiker, idet jeg den 13. Februar — efter at Redaktørerne Soph. Jensen og Emil Kuhn i nøjagtig 11 Dage havde haft mit Indlæg liggende — fik Meddelelse fra Redaktionen om, at min Artikel ikke kunde optages.

Svaret lød saaledes:

»Med Undtagelse af enkelte Vendinger var der i Realiteten intet til Hinder for, at vi kunde have optaget Artiklen, men da Indsamlingen jo slutter den 17. ds., d. v. s., før end næste Nummer af Bladet udkommer, bliver dine Betragtninger med Hensyn til denne Indsamling jo bekendtgjort saa sent, at ingen kan faa Tid til at tage Hensyn til dem. Som Følge deraf vil din Artikel ikke blive optaget.«

Som det fremgaar af Sagens videre Udvikling, havde Redaktionen opnaaet det, den vilde, nemlig sabotere saa længe, at Indsamlingen var afsluttet, før min Tanke kom frem. Havde dette ikke været Hensigten, da kunde min Artikel have været optaget i første Februar Nr.

Se, dette er jo ogsaa en Maade at praktisere »Demokrati og Frisind« paa, men det er ikke den Frihed P. Møhler slaar om sig med. Jeg kan da ogsaa forsikre Redaktionen om, at kun et meget lille Mindretal af vore Medlemmer bifalder Fremgangsmaaden. Jeg saa gerne de af vore Medlemmer, der vil gaa ind for at droppe det frie Ord i Medlemmernes eget Blad.

Jeg protesterede selvfølgelig omgaaende og lovede Redaktionen, at jeg nok skulde staa til Ansvar for mine »enkelte Vendinger«. Mit Indlæg kom ogsaa, men til min Forbavselse havde Redaktionen taget sig den Frihed at stryge den Del af det, som var et Led i min Begrundelse for den Stilling, jeg har taget til Finlandsindsamlingen.

Da min Artikel saaledes ikke er fremkommen som Helhed, kan jeg ikke forvente, at P. Møhler og min formentlige Esbjerg-Kollega skal tage positiv Stilling til det, jeg skrev. De to Svar er da ogsaa kun arrige smaa Bjæf og ikke et ærligt Forsøg paa at forklare mig og Bladets Læsere, hvad der er Aarsagen til, at de ikke vil hjælpe vore finske Kollega-Børn for netop at undgaa det Selskab, ærlige Arbejdere ikke søger.

Jeg har ikke, som P. Møhler, kunnet finde et »enestaaende Kammeratskab« med — ja, kære Møh-

ler, jeg kunde her nævne mange Navne inden for dansk Penge-Bourgeois — dem, der i Virkeligheden er saavel det danske som finske arbejdende Folks Fjender. Ej heller finder jeg Trang til »at sole« mig i Selskab med disse »fine«, hvor P. Møhler giver Udtryk for at føle sig hjemme.

Med Hensyn til hvad Landet, jeg hylder, har ydet i den spanske Folkefronts Kamp imod Fascismen, da beder jeg Møhler henvende sig til en af de mange brave Arbejdere, der kæmpede dernede, og de vil give ham et Svar, der er bedre end det, jeg kan give.

X. X. burde ingen Svar have. Den, der ikke tør træde frem og lægge Navn til, er ikke et Svar værdig. Jeg gør dog en Undtagelse, da den »navnløse« giver Udtryk for at være fra Esbjerg. Det er rigtigt »Anonymus«, jeg figurerer ikke paa Listen. Tror du virkelig, at jeg er en »Bangebuds«, der ikke tør tage en selvstændig Stilling, en uselvstændig Medløber, eller en der skjuler sig, alt som det passer bedst for Tilfældet. Nej, jeg bestiller mig i Dag et finsk Kollega-Barn, og dette Barn skal faa Husly, Mad og Pleje i mit Hjem, og da du næppe har ydet noget stort Beløb for at afhjælpe Nøden iblandt finske Børn, lad os da gøre en Handel. Naar min Kone og jeg nu yder Barnet alt undtagen Tøj, saa kunde du jo passende klæde Barnet paa, og saa opretter vi det »Fællesskab«, som du vel sigter efter. Derfor maa du gerne skjule dig under Anonymitetens Kaabe og ikke være dit Navn bekendt.

Med Hensyn til »vore Penge« da kun dette: Jeg bestræber mig paa at tænke og handle kollektivt, men kun i godt Arbejderselskab. Gør du det? Vi skal ikke i dette Tilfælde sige: Dine og mine Penge, men vi skal sige: Hvad kan vi Lokomotivmænd yde i Fællesskab for dem, der trænger, uden at komme i daarligt Selskab.

Og saa lader vi Skibsredere, Direktører og andre af den velhavende Borgerstand skotte sig selv. Til Gavn for dig og mig.

Esbjerg, 20. Marts 1940.

Svend Andersen.

Sv. Andersen gør sig skyldig i en Række Fejltagelser:

1) Bladet for 5. Februar er afleveret paa Avispostkontoret Lørdag den 3. Februar om Formiddagen, endnu før end S. A.s Artikel var modtaget af os. Der er saaledes ikke Tale om Sabotage.

Ved en Smule Overvejelse maatte S. A. selv kunne have været klar over, at hans Artikel *umuligt* kunde komme med før end den 20. Februar.

2) Der er ikke ændret noget som helst i det konkrete i S. A.s indsendte Artikel.

Han sympatiserede ikke med den af vor Hovedbestyrelse iværksatte Indsamling, men mente, at vi derved kom i daarligt Selskab, hvorfor han ønskede at give et »Varsko«. Og heri er der som nævnt intet strøget.

3) S. A. selv er derimod kommet for Skade at glemme noget i det af ham foran citerede Svar fra Redaktionen.

Han gav i sin Artikel Udtryk for Betænkelighed med Hensyn til de indsamlede Penge, nemlig at nogle af dem ikke skulde komme de finske Arbejdere til Gode, men blive anvendt til Køb af Vaaben, der skulde bruges mod Russerne:

»Hvem har Garanti for, at Lokomotivmændenes Skærv blandet med Overklassens Tusinder kommer Finlands Arbejdere til Gode. Husk, der ligger en Kanonfabrik i Bofos.«

Saaledes skriver S. A. i sin Artikel, og med Henblik herpaa stod der følgende i det Brev, vi sendte ham, og som han nu citerer:

»Du kan imidlertid være ganske rolig for saa vidt angaar Anvendelse af Midlerne. Det er Mening, at de indsamlede Beløb skal udbetales til »Norden«, og efter alt, hvad der foreligger, bliver Pengene derfra netop anvendt til Kvinder og Børn, og dem har du jo intet mod at støtte.«

Naar S. A. indlader sig paa at citere, burde han ogsaa citere loyalt; det vilde klæde ham, men saa gik Glansen ganske vist af hans Paastande.

Det virker nærmest latterligt, naar S. A. — der selv anfører, at han ikke hidtil har ydet noget Bidrag til Finlandsindsamlingen — nu spørger de 2 Kolleger, til hvem han i sit Svar henvender sig, hvorfor de ikke vil hjælpe de finske Børn.

Eller se paa et Udtryk som »Jeg bestræber mig for at handle kollektivt, men kun i godt Arbejderselskab«. Den af de danske Lokomotivmænd gennemførte Indsamling var jo da kollektiv; men det var altsaa ikke i godt nok Selskab for Sv. Andersen.

Red.

STEPHENSONS LOKOMOTIVKEDELS FORHISTORIE

I Almindelighed regnes Stephenson som Opfinder af den overalt anvendte Lokomotivkedel med den vandomskyllede Fyrkasse og tilsluttende Rørkedel. En Rørkedel med delvis underliggende Fyr skal ifølge *Die Lokomotive* kort forinden Stephensons Tid være konstrueret af en vis *Marc Seguin*, men Ideen til Stephensons Kedel kan ifølge samme Kilde føres helt tilbage til James Watts Tid.

Allerede i 1782 skal Grev *Bettoni* til Agerbrugs-Haandværks og Kunstakademiet i Verona have indsendt en Afhandling lydende: *Gedanken über die Beherrschung der Flüsse*« og deri blandt andet sagt:

»De af mig begyndte Forsøg har den Hensigt at forhøje Kraften i kogende Vands Damp ved Hjælp af Rør, som gaar igennem Vandet. For at formindske Omkostningerne ved Fyringen, mener jeg, at Fyrkassen bør være et i Vand neddyppet Fad: derved bliver Fyrets totale Varme tildelt Vandet, eller i det

mindste gaar der ikke saa megen Varme tabt, som naar man paa sædvanlig Maade anbringer Fyrkassen under Kedlen. Den motoriske Kraft kan derved fordobles, hvorved Maskinanlæg og Omkostninger formindskes og kan saaledes med Fordel anvendes til Skibe paa Floder og Have, til Vogne og mange andre Kunster.«

Her er saaledes Grundtanken for Stephensons Kedel og dens Fordele klart udtalt.

— — Carlo *Bettoni* var født i *Bogliaco* 1725 og stammede fra en adelig *Brescianer* Familie. Han beskrives som en Mand med mangesidige Interesser. I 1768 oprettede han en Agerbrugsskole i *Salo* ved *Gardasøen* og underholdt et fysikalsk Institut. Han døde i 1786 i *Brescia* og skænkede sin Formue til Universitetet i *Pavia*, hvor der endnu findes en Buste af ham. *F. Spoer.*

AMERIKANSKE

2 D 2-EKSPRESTOGSLOKOMOTIVER

Atlantic Coast-Railroad har ifølge *Railway Mechanical Engineer* sat 12 Stkr. 2 D 2-Eksprestogslokomotiver i Drift paa den 1100 km lange Strækning mellem *Richmond* og *Jacksonville*. Lokomotiverne er bygget paa *Baldwin-Værket*. Det største Akseltryk er 30 t. Efter at være sat i regelmæssig Drift løber de 29 000 km pr. Maaned og underkastes Revision paa Værksted for hver kørte 120 000 km. Kedlen med Fyrkasse, hvis Risteflade er 9 m², er bygget af Staal. Fyrkassen har tre Vandkamre og desuden et Forbrændingskammer med et Vandkammer. Kedelrør, Støttebolte m. m. er svejset i Fyrkassen. Tenderen løber paa to 4-akslede Trucker.

Lokomotivets Hoveddimensioner er følgende:

Hedeflade	580 m ²
Trækkekraft	29 t
Tjenestevægt	208 t
Adhæsiionsvægt	120 t
Tenderens Tjenestevægt	198 t
» Kulbeholdning	25 t
» Vandbeholdning	92 m ³

2 D 2-LOKOMOTIVER TIL MINNEAPOLIS—SAINT PAUL-JERNBANEN

Lokomotivværkstederne i *Lima* har til ovennævnte Bane leveret 4 Stkr. 2 D 2-Lokomotiver, der skal bruges baade som Personogs- og Godstogslokomotiver. Et Lokomotiv af denne Type vejer med en 6-akslet Tender eksklusiv 203 t, hvoraf 119 t udnyttes som Adhæsiionsvægt. Den højeste Trækkekraftydelse er 30 t. Drivhjulenes Diameter er 1,9 m. Af Lokomo-

tivets Frem- og Tilbagegaaende Masser med en samlet Vægt af 1 120 kg er de 40 pCt. udlignet. Kontravægtene paa de fire koblede Hjul, hvoraf de næstforreste er Drivhjul, vejer henholdsvis 114, 110, 130 og 110 kg; under en Kørehastighed paa 120 km/t optræder derved Centrifugalkræfter paa 6,6 t.

Kedlen arbejder med et Damptryk paa 18,9 Atm. Risten har et Areal paa 8,2 kvm og kulfyres med en Stocker, hvis Drivmotor er anbragt paa Tenderen. Fyrkassen er af Specialstaalet og helt svejset. Til Rundkedlen er anvendt Silicium-Manganstaalet. Tenderen er ligeledes helt svejset.

MEDDELELSE FRA LANDSOPLYSNINGSUDVALGET

Da nu Vinterens Oplysningsarbejde nærmer sig sin Afslutning, anmodes Afdelingerne, som har haft Oplysningsarbejde i Gang, om at indsende Regnskab til undertegnede senest omkring 1. Maj.

Regnskabet maa indeholde Oplysninger om Arbejdets Art, og om det har været tilsluttet andre Kategorier, eller det har været lokalt.

Afdelinger eller Enkeltpersoner, som har deltaget i Korrespondanceundervisning, maa ligeledes indsende Postbeviser samt Meddelelse om Undervisningens Art. Postbeviser for Korrespondanceundervisning, som ikke er tilsendt undertegnede senest 15. Maj, vil ikke kunne paaregne Godtgørelse i indeværende Sæson.

P. U. V.

P. Sessing,
Torbenfeldtvej 37, 1.,
Brønshøj, Kbhvn.



HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 13. OG 14. MARTS 1940

Alle til Stede.

Formanden bød Hovedbestyrelsen Velkommen til dette første Møde i 1940. Et særligt Velkommen udtaltes over for Lokomotivfører J. Bøyesen, der fra 1. Februar d. A. er indtraadt i Hovedbestyrelsen i Stedet for J. Knudsen, som fra og med Udgangen af Januar paa Grund af Sygdom blev pensioneret fra Lokomotivførerstillingen, hvorefter han udtraadte af Hovedbestyrelsen. Knudsen er dog ikke uden Forbindelse med sin Etat; han har nemlig faaet overdraget det Hverv at føre Tilsyn med forskellige af de i Københavns Nærhed opmagasinerede Lagre af Beredskabsbrændsel.

Det vedtoges, at J. Bøyesen indtræder i de Udvalg, af hvilke J. Knudsen var Medlem.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste Møde oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Formandens Beretning.

Ved en lille Festlighed har Borgmester M. Mortensen i Efteraaret faaet overrakt Diplom som Æresmedlem af vor Organisation.

Mellem Generaldirektoratet, D. S. og M. F. samt vor Organisation er der forhandlet om Afledning af de Lokomotivfyrbøderaspiranter, hvis Lokomotivfyrbøderansættelse udskydes paa Grund af de herskende usikre Forhold. Generaldirektoratet havde Sympati for Organisationernes Ønsker om, at den Tid, de nævnte Aspiranter tilbageholdes, medregnes som lønanciennitetsgivende; men Finansministeriet har ikke paa nuværende Tidspunkt ønsket at tage Stilling. Sagen kommer til fornyet Behandling senere. (Protokollen optrykt andetsteds i dette Nr. af Bladet.)

Sagen angaaende Forbedring af Lønancienniteten for Lokomotivfyrbødere, der var Aspiranter i Aarene 1931—35, er afsluttet. Det lykkedes kun at skaffe Forbedring til den Del af de paagældende, som ikke har været afskediget i den nævnte Periode. Organisationen har dog rejst Spørgsmaal om, at 3 tidligere Lokomotivfyrbødere, som i 1938 overgik til Haandværkerstillingen, faar forbedret Lønancienniteten for den Tid, de var Lokomotivfyrbødere.

Som bekendt er det fra Distrikternes Side hævdet, at der ikke blot er Overtallighed af Motorførere, men ogsaa af baade Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere (se Protokollen foran Side 75). Dette er energisk modsagt fra Organisationens Side. Der har været Droftelser angaaende Ansættelser og Forfremmelser, men en endelig Afgørelse foreligger endnu ikke.

En Lokomotivfører, som er blevet pensioneret, har hævdet, at Aarsagen til hans Pensionering er et Uheld, der maa sidestilles med Tilskadekomst i Tjenesten, hvilket Finansministeriet paa Grundlag af Retslægeraadets Udtalelse har afvist. Man har derefter beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Sagsanlæg mod Finansministeriet til Opnaelse af Tilskadekomstpension. Det er meddelt den paagældende Lokomotivfører, at der maa fremskaffes yderligere Lægeerklæringer, hvis Sagen skal behandles paany.

Generaldirektoratet har meddelt, at der maa paaregnes at ville opstaa Vanskeligheder med Hensyn til at skaffe Uniformsstof af ensartet Kvalitet. (Sagen er omtalt i D.L.T.)

Under Hensyn til at nogle af de Tjenestemænd, som ved de sidst afholdte Synsprøver faldt for Farveprøven, stadig har ment sig uretfærdigt behandlet, har Generaldirektoratet tiltraadt, at de paagældende paa visse Betingelser kan faa Adgang til en ny Farveprøve, og da under Medvirken af en Tillidsmand fra sin Organisation. Nærmere herom er udsendt i »Meddelelser fra Generaldirektoratet«.

Spørgsmaalet om Ydelse af et Honorar eller Bestillingstillæg til Lederne af Elektrokontrollen er paany rejst over for Generaldirektoratet.

En Sag angaaende Sporvognspenge til Elektroførerne er behandlet. Spørgsmaalet vil blive rejst over for Gdt.

I det forløbne Kvartal har foreligget en Del Sager vedrørende Beregning af Godtgørelse for dobbelt Husførelse, Funktionsvederlag, Nattillæg til Dagpengene, Udstationeringsgodtgørelse, Helligdagsoverarbejdspenge samt Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge. Kun i det sidstnævnte Tilfælde har vi rejst Sag over for General-

direktoratet; i de øvrige foreliggende Sager har der ikke været Grundlag for at føre dem videre.

Der har været Vanskeligheder med Hensyn til Udlevering af Arbejdshandsker til Lokomotivfyrbøderaspiranterne. Ved Henvendelse i Generaldirektoratet og senere i 2. Distrikt er Sagen gaaet i Orden, saa Aspiranterne i denne Henseende ligestilles med Lokomotivfyrbøderne.

Nogle af de Lokomotivførere, som tidligere har været Motorførere og ikke overgik til Lokomotivførerstillingen, da det var deres Tur, hvorfor de er placeret i Lokomotivførerrækken efter Datoen for deres Forfremmelse til denne Stilling, har ønsket at blive omplaceret, saa de indordnes i Anciennitetsrækken efter deres Bundanciennitet som Lokomotivfyrbødere. De paagældendes Placering er i nøje Overensstemmelse med de derom gældende Regler, idet de selv er Skyld i, at deres Lokomotivførerforfremmelse blev udskudt i nogle Aar. Som Følge deraf kan der ikke nu ske nogen Ændring, men det er Meningen, at dette Spørgsmaal vil blive taget op til Overvejelse samtidig med Løsningen af Spørgsmaalet om automatisk Oprykning.

Ved et Depot mente Aspiranterne, at de havde Ret til forefaldende Kørsel i Rækkefølge efter det ved Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultat; D. S. og M. F. udbeder sig Oplysning desangaaende. Vi har meddelt, at Personalet i Reserven — og dette gælder saavel Lokomotivførere som Motorførere, Lokomotivfyrbødere og Aspiranter — principielt anses for »lige gamle« og derfor paa lige Fod bør dele forefaldende Tjeneste, uden at den ene har særlige Rettigheder forud for den anden.

Paa Forespørgsel har vi oplyst, at der, i Tilfælde hvor Rangermaskine kører som Erstatning for en Traktor, saavidt gørligt skal udsættes Lokomotivførere til Betjening af den paagældende Maskine.

To Motorførere, som ikke bestod første Gang de var til Eksamen, har ment, at de i Anciennitetsrækken burde placeres sidst i det Hold, med hvilket de var til Eksamen første Gang (hvor de altsaa ikke bestod). Meddelt, at de kun kan blive indordnet i det Hold, ved hvilket de bestod.

Paa Forespørgsel er det meddelt, at efter Organisationens Mening kommer Motorførerne ikke ind under den Bestemmelse, der gælder for Lokomotivfyrbødere, som ved Lokomotivførerforfremmelse lader sig tilbageholde for at opnaa Stationering i en bestemt By. Da denne Ordre blev udarbejdet, fandtes der nemlig ikke Motorførere.

I en By, hvor overtallige Motorførere anvendes til Lokomotivførerafløsning paa Rangermaskinerne, har en ældre Lokomotivfyrbøder maattet rykke tilbage til Fordel for en Motorfører med lavere Lokomotivmandsanciennitet, hvilket han har fundet urimeligt. Vi har meddelt, at der bør ses forstaaende paa Forholdet, idet Organisationen principielt hævder, at Motorførere saavidt muligt ikke maa benyttes til Lokomotivfyrbødertjeneste.

Fra forskellige Afdelinger har foreligget Forespørgsler eller Anmodninger om Vejledning i Turbesættelsesforhold. De er alle besvaret.

En Afdeling har beklaget sig over en Tur, hvor der mellem to af dens Dage kun er et Ophold paa godt 8 Timer, hvilket formenes at være ulovligt. Meddelt, at det paagældende Ophold ikke er i Strid med Tjenestetidsreglerne, da det falder paa fremmed Depot, og saaledes kan gaa ned til 6 Timer.

Alle de før d. 1. April 1937 ansatte Lokomotivfyrbødere

er nu forespurgt, om de ønsker Motoruddannelse eller ej, og der udsendes saaledes ikke flere Forespørgsler derom. Naar disse er motoruddannet, begynder den obligatoriske Motoruddannelse; Lokomotivfyrbøder G. Lennø, Kø., er den første, som kommer ind under denne Bestemmelse.

En af de fra Trafiktjenesten udgaaede Motorførere II har henvendt sig til Dansk Jernbaneforbund med Anmodning om, at han ogigestillede faar Adgang til at indstille sig til den nuværende Motoreksamen, saa de kan komme til at køre med Dieselvogne. Paa Forbundets Forespørgsel har vi meddelt, at vor Organisation ikke mener, at det fremsatte Ønske kan imødekommes; den spørgende Motorfører har allerede i 1935 fremsat sit Ønske over for vor Hovedbestyrelse, men fik Afslag.

En af de Motorførere II, som paa Grund af Overtallighed anvendes i Trafiktjenesten, har beklaget sig over, at han dér sættes til Side for yngre Personale. Meddelt, at Forholdene vedrørende Fordelingen af Togtjenesten maa paaregnes varetaget af Dansk Jernbaneforb. Afdelinger.

Nogle Motorførere paa Hgl. har over for Generaldirektoratet besværet sig over den gennemførte Deling af Tjenesten. Sagen er endnu ikke afsluttet.

Paa Grund af Pensioneringer eller Forflytninger er der sket Ændringer i forskellige Signalkommissioner. Distrikterne har tiltraadt samtlige de fra Organisationens Side foreslaaede Repræsentanter eller Stedfortrædere.

En Afdeling har fremsendt Forslag angaaende Ændring af Signalerne paa en bestemt Station. Meddelt, at Sagen bør rejses over for vedkommende Signalkommissionsmedlem.

To Afdelinger anmoder om, at det søges udvirket, at der altid udsættes Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfyrbødertjenesten i visse med Rangermaskiner fremførte Tog. Den ene af Sagerne vil blive rejst overfor Generaldirektoratet.

I det forløbne Kvartal er afsluttet ialt 6 Auditørsager, i hvilke der fra Organisationens Side har været ydet Bidsiderassistance.

Vi har fremsat Forslag om Anbringelse af Varmespiraler paa Lokomotiver Litra P; Generaldirektoratet har tiltraadt dette Forslag.

I et af Organisationens fremsat Forslag om Træhaandtag paa Vandstandsprøvehaner og Skumnehaner har Generaldirektoratet foreslaaet en anden Løsning, nemlig nogle saakaldte luftkølede Metalhaandtag. Organisationen har godkendt disse Haandtag til generel Anbringelse.

Der er over for Generaldirektoratet fremsat en Række Forslag om Velfærdsforanstaltninger paa Motorvogne Litra MO og MP. Følgende er tiltraadt: Smalle Trælister paa Dødmanspedalerne. En Rigel mere paa Gavldørene. Sandingshanen flyttes 50 mm fremad. Mellemrummet mellem Kontrollerne lukkes. Een Radiator og en Varmerist i Gulvet i hvert Førerrum. Ved eventuel Nybygning vil Førerrummene blive gjort større end hidtil.

To Sager angaaende Ændring i Ventilationen af Bane-motorerne paa Litra MO samt Vinduesviskere paa Loko Litra I og G er henvist til Velfærdsudvalget.

Der er fremkommet Beklagelse over, at det i Fa. anbragte Læskur til Benyttelse for det Lokomotivpersonale, som venter paa ankommende Tog for at skulle tiltræde Tjeneste paa disse, ikke er opvarmede. Er bragt i Orden.

Der er fremsat Forslag om forskellige Velfærdsforanstaltninger paa de nye H-Maskiner.

Monteringen af elektrisk Lys paa Lokomotiverne har paany været drøftet mellem Organisationen og Maskinafdelingen særligt med Henblik paa Arrangementet.

De forskellige Lokomotivtypers Udrustning med Trykluftbremse følges stadig nøje fra Organisationens Side. Følgende Litra er godkendt: D IV, H, R I og R II; Prøveopstilling er foretaget paa Litra D II, F, P og S.

I Forbindelse med de af Handelsministeriet anordnede Varmerestriktioner er Statsbanernes Badeanstalter blevet lukket. Da der fra Organisationens Side er anført, at dette er et meget føleligt Savn, idet Lokomotivpersonalet i vid Udstrækning bader efter deres Tjeneste, har Generaldirektoratet givet Tilsagn om at stille sig forstaaende med Hensyn til Adgang til Brusebade, hvor saadant er gørligt i Forbindelse med Vaskerummene, og hvor Badet kan karakteriseres som værende et Led i den daglige Renselse.

I Anledning af Beklagelse over, at Vejtilførselsforholdene til Remisen i Rd. er blevet vanskeliggjort for Personalet, har der været fremsat Forslag om Anlæggelse af en særlig Sti, hvilket dog er afslaaet. Sagen vil blive gjort til Genstand for Besigtigelse.

Der er rykket for en snarlig Gennemførelse af tidligere aftalte Velfærdsforanstaltninger i Esbjerg, Ringkøbing og Struer. Endvidere har vi anmodet om, at Sagen angaaende opredte Senge snart bringes til Afslutning.

Udgifterne ved Opførelse af Mindelunden i Fa. beløber sig til ca. 47 000 Kr., hvoraf Statsbanerne som bekendt betaler den ene Halvdel, medens den anden Halvdel udredes af de 4 Jernbaneorganisationer.

Der har været foranstaltet en Indsamling til Fordel for de nødste Finner. Den gav et smukt Resultat, idet der indkom Kr. 6 160. Regnskabet har været optrykt i D. L. T.

Samtlige Organisationer ved Stats- og Privathanerne er enedes om et fælles Opraab med Henblik paa Modtagelse af finske Børn i danske Jernbanemandshjem.

Ge. Lokomotivfyrbøderafdeling har ikke kunnet forstaa H. B.s Stilling til det paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Spørgsmaal om en eventuel Landsindsamling til Fordel for den ved Fiskebæk-Uheldet dræbte Lokomotivfyrbøder. Yderligere Redegørelse tilsendt Afdelingen.

I en Række Forsikringsselskaber har vi undersøgt Spørgsmaalet om Gyldighed eller Ikke-Gyldighed af Forsikringer for Lokomotivpersonale, der under de nuværende Krigsforhold kører syd for vort Lands Grænse. I Almindelighed maa det siges, at Livsforsikringerne er gældende (i visse Selskaber gælder dog særlige Betingelser), medens Ulykkesforsikringer kun i vort eget Forsikringsselskab: »Uheldsforsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne« dækker Faretilfælde af den paagældende Art. Tønder Afdelinger, som har foraarsaget de omtalte Forespørgsler, er fuldt tilfreds med de fremskaffede Oplysninger.

3 Medlemmer af Hgl. Afd. har meddelt, at de ikke ønskede deres Kontingent til vor Forening afkortet paa Lønningslisten. Det er meddelt dem, at de saavel som alle andre Medlemmer naturligvis maa rette sig efter, hvad der er foreskrevet i vore Love.

Paa Grund af forskellige Forhold har der været en Del Uro i Struer Lokomotivførerafdeling.

Der er behandlet et Antal Sager vedrørende rent personlige Forhold. I en Del af Tilfældene er opnaaet gavnlige Resultater for vedkommende Medlem.

Arbejdernes Bogførings- og Revisionsinstitut har krævet Honoraret for Revision af Organisationens forskellige Regnskaber forhøjet med 200 Kr. pr. Aar. Dette er tiltraadt med Gyldighed fra 1. Januar 1941 og saaledes, at der i 1940 ydes en Forhøjelse paa 100 Kr.

Paa Grund af stigende Priser paa Materialer og Lønninger er Prisen paa Fremstillingen af D. L. T. forhøjet allerede to Gange siden Krigsudbruddet, og dette saavel hvad angaar Papir som Trykning og Klicheer.

Lokomotivfører A. C. Henriksson, Gh., har skænket Feriehjemmet sin Andel, 120 Kr.

Med Henblik paa andre Organisationers Medlemmers Adgang til vort Feriehjem, har »Folke-Ferie« udbedt sig en Række Oplysninger. Vi har maattet meddele, at vore egne Medlemmer saa at sige lægger fuldt Beslag paa Hjemmet.

»Danske Jernbaners Afholdsselskab« har anmodet om Støtte ogsaa i indeværende Aar. Meddelt, at det af Kongressen bevilgede Beløb gælder for en Kongresperiode, hvoraf følger, at der først kan ydes nyt Bidrag næste Aar. Formandens Beretning *godkendtes*.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Centralorganisationen har forhandlet med Finansministeriet angaaende Reguleringstillæget. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.

Spørgsmaalet om Forstaaelse af Tjenestemandslovens Bestemmelse m. H. t. Ydelse af Natstillæg til Dagpengene er forelagt Finansministeriet fra C. O.s Side. Sagen er endnu ikke endeligt afgjort.

Statsfunktionærernes Laaneforening henstiller, at der udvises Varsomhed m. H. t. Overtagelse af større Laan stiftet i andre Laaneinstitutioner.

Jernbanepersonalets 3 kooperative Forsikringssammenlutninger: Uheldsforsikringsforeningen, Brand-, Tyveri- og Ansvarsforsikringen samt »Vejlekassen« har udsendt en fælles Propagandaplakat.

N. L. F. har udskrevet Administrationskontingent for 1940. For vor Organisations Vedkommende Kr. 756.61.

N. L. F. har afholdt Sekretariatsmøde, hvor det bl. a. vedtoges, at den Kongres, som ordinært skulde have været afholdt i Aar, udsættes til 1941.

Nordisk Jernbanemand Union har afholdt Sekretariatsmøde, hvor det bl. a. blev besluttet at yde de finske Jernbanemænd en Støtte, der, efter at de tilsluttede Organisationer har haft Anledning til at udtale sig dertil, er fastsat til 1 Kr. pr. Medlem, hvilket Beløb nogle af Organisationerne yderligere har afrundet opad. Der indkom ialt ca. 80 000 danske Kroner, og det er en Forudsætning, at disse vil blive fordelt til trængende af samtlige Kategorier uden Hensyntagen til deres organisationsmæssige Tilslutning. Til Gennemførelsen af Fordelingen er der i Finland nedsat et 7-Mandsudvalg, hvori bl. a. en Lokomotivmand har Sæde.

Arbejdet ved Feriehjemmets Udvidelse har været standset paa Grund af Frosten; det haabes dog, at Arbejdet kan blive færdigt saa betids, at der kan aabnes omkring 1. Juni. Der er allerede indløbet nogle Ønsker om Ophold, men da det faktisk er saaledes, at Hjemmet ikke er færdigt saa der paa nærværende Tidspunkt ikke kan gives noget som helst Tilsagn, har det ikke været muligt at modtage egentlige Bestillinger.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren og det kritiske Udvalg.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Aaret 1939. Balancen var Kr. 643 975,11, hvilket i Forhold til Opgørelsen pr. 1. Oktober er en Fremgang paa Kr. 13 014,62. For Hovedkassens Vedkommende er der et Overskud paa Kr. 6 158,05, som er overført til Reservefonden. Sammenlignet med Formuen ved Aarets Begyndelse er der en Tilbagegang paa Kr. 65 702,95, hvilket har sin Forklaring i Jubilæumskongressen og Feriehjemsudvidelsen, som hver for sig har kostet ca. 50 000 Kr. Feriehjemmet overfører til 1940 en Kassebeholdning paa ca. 11 000 Kr.

Det kritiske Udvalg, som har gennemgaaet Regnskabsbilagene, har intet at bemærke.

Revisionsinstituttet har gennemgaaet samtlige Regnskaber og meddeler, at disse er befundet i Orden.

Efter at forskellige Forhold var diskuteret, *godkendtes* Regnskabsoversigten.

Punkt 5. Foreliggende Sager.

Fra Tønder Lokomotivfyrbøderafdeling foreligger Forslag om, at der af Kampfondens Midler ydes 40 000 Kr. til Finlandsindsamlingen, og saaledes at der foretages Urafstemning om Forslaget. Hovedbestyrelsen mente ikke at kunne gaa ind for dette Forslag.

Helsingør og Struer Lokomotivfyrbøderafdelinger anmoder om Støtte til en Foranstaltning, hver af de to Afdelinger paatænker at gennemføre som en Art Velfærd for Personalet under Reservetjeneste. Det vedtoges at yde et Tilskud paa 50 Kr. i hvert af Tilfældene.

Fra Aarhus forelæa en Forespørgsel vedrørende Personale til Kørsel med Lokomotiver og Motorvogne mellem Remisen og Centralværkstedet. Det vedtoges at meddele, at da denne Kørsel sker over Stationens Omraade, maa Organisationen holde for, at der altid skal være kvalificeret Lokomotivpersonale paa Maskiner eller Motorvogne under Kørsel som her omtalt.

Fra Slagelse, hvor der forefindes en 6-Mandstur, og hvor der desuden er daglig Tjeneste til to Sæt Personale uden for Tur, foreligger Spørgsmaal om Hovedbestyrelsens Stilling til Oprettelse af en 8-Mandstur, samt om hvorledes Afstemningen herom i saa Tilfælde skal foregaa. Det vedtoges at meddele, at Hovedbestyrelsen af principielle Grunde maa holde for, at den mest mulige Tjeneste lægges i fast Tur. Ved eventuel Afstemning om den paatænkte 8-Mandstur, bliver det de 8 Sæt, som kan komme til at køre i Turen, der deltager i Afstemningen, og det sammenlagte Stemmetal af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere er da afgørende for Turens Godkendelse.

Under Hensyn til, at Motoruddannelsen efter de nugældende Regler har staaet paa i 4 Aar, og der har været fremsat Tanke om at lade Værksteduddannelsen eller en Del af denne foregaa før Køretjenesten, diskuteredes dette Spørgsmaal, men det vedtoges ikke at stille Forslag om nogen Ændring.

Valgperioden for den ene af vore Repræsentanter i Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse (Vejlekassen) er udløbet. Soph. Jensen genvalgtes.

Punkt 6. Eventuelt.

Enkelte mindre Forhold drøftedes.

E. K.

JUBILÆER

Den 13. April kan Lokomotivfører *S. Hvass*, Langaa, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Jubilaren har været flere Aar som Lokomotivfyrbøder i Glyngøre, ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører kom Hvass til Langaa, hvor han nu har slaet sig til Ro. Randers og Langaa Lokomotivførerafdeling ønsker dig hjertelig til Lykke samt de bedste Ønsker for Fremtiden.

Afdeling 37.

P. B. V.

Ortmann Hansen.



Den 19. April fejrer Lokomotivfører *N. P. G. Olsen*, Ng., 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Kolleger og medansatte i Nyborg, Odense og Assens ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen samt Ønske om godt Helbred og Lykke for dig i Aarene, der kommer.

Hjertelig til Lykke.

O. K. P.



Den 24. April fejrer Lokomotivfører *S. M. Jensen*, Assens, sit 40 Aars Jubilæum.

Lokomotivmændene paa Fyn sender dig en hjertelig Hilsen og de bedste Ønsker for Aarene, der kommer.

O. K. P.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører *P. A. Pedersen*,
Esbjerg.

Min hjerteligste Tak til fynske Lokomotivmænd for den Glæde I beredte mig paa min Jubilæumsdag. Tak for det smukke Guldur. Tak til Assens St.s Kontor- og Stationspersonale, til Togpersonalet og Remisepersonalet i Assens

samt til Motorførere og Mekaniker i Od. for den smukke Gave. En særlig Tak til Fmd. for Ng. Lkf. Afdl. med Følge og for de hjertelige Ord. Tak for D. L. F.s Hovedbestyrelses hjertelige Lykønskning.

Assens, i Marts 1940.

J. Birkbo, Lokomotivfører.

Jubilæumsfest.

Tirsdag den 19. Marts fejrede Lokomotivfører Koue, Roskilde, sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Dagen fejredes i Koues hyggelige Hjem paa en hjertelig og festlig Maade. Deputationer af Kolleger, Odd-Fellowbrødre, herboende Pensionister og flere andre mødte op i Hjemmet med Gaver og Blomster for at ønske til Lykke og takke for godt Samarbejde i de svundne Aar. Lokomotivmester Remming kom med en Lykønskning og Tak fra Generaldirektoratet. Der var mødt saa mange Gratulanter, at Fru Koues Bordplads ved den festlige Frokostanretning et Øjeblik stod i Fare for at komme i Konflikt med Hjerterummet, men Situationen reddedes. Et godt Bevis for, hvor afholdt Lokomotivfører Koue er som Kollega og Borger.

N. V.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Forsikringsforeningens Tillidsmand i Korsør er fra den 18. Marts 1940:

Matros Kaj Huscher, Obelsvej 12.

Vi gør opmærksom paa, at indtruffen Skade omgaaende bør anmeldes til Tillidsmanden, som sørger for Indberetning til Foreningen.

Et Besøg paa det kgl. Kunstakademi.

Søndag den 17. Marts havde de københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg af D. L. F. arrangeret et Besøg paa det kgl. Kunstakademi, Charlottenborg, Kongens Nytorv, hvor Hr. Professor Axel Jørgensen foreviste Kunstakademiet og talte om dets Historie.

Deltagerne samledes i Akademiraadets Sal, forhen Chr. den 5.s kongelige Gemak, hvor Professoren holdt et interessant Foredrag om Charlottenborg Slots og Akademiets Tilblivelse.

Han fortalte bl. a., at den alm. Opfattelse, at Charlottenborg Slot er opført af Sten fra Kallø Ruiner paa Mols, næppe er rigtig; Slottet er bygget af hollandske Mestres og sandsynligvis ogsaa af hollandske Sten.

I store Træk omtaltes Kunsten lige fra Hulebeboernes Tid og op til vore Dage. Der har været Kunstkultur, saa længe der har været Mennesker, og de har tænkt det samme som Nutidsmennesker, kun har det været under andre Former, men det dybe i det har været at give det kunstneriske Liv paa en smuk, ophøjet og værdifuld Maade, alt som Tiden maatte være moden og modtagelig derfor.

Kunsten har altid arbejdet under trange Kaar saavel økonomisk som hvad dens Samtid har haft af Forstaaelse for den. Og dog maa den, som vil være sand Kunstner,

have Forstaaelse og Føling med saavel Fortid som Nutid og Energi og Vilje til at søge Sandheden i Tingene.

Omkring Aar 1000 var Kunsten her i Danmark saa at sige uddød, men ved Reformationens Indførelse spores den atter; og da særlig ved Hjælp af italienske, tyske, franske og hollandske Kræfter. Først omkring 1650 blev der oprettet en Kunstskole i København, men Lærerne var alle af udenlandsk Nationalitet. Nogle var her kun kort Tid, andre slog sig til Ro her i Landet, og den egentlige Uddannelse af danske Kunstnere til Lærere tog dermed sin Begyndelse.

I Aaret 1701 fandtes dog kun 7 Kunstnere. Disse fik ved Grev Ahlefeldts Hjælp startet en Kunstskole; men først 1738 fik man den første kgl. Bevilling til Kunstundervisning. 1750 fik Kunstakademiet faste Lokaler over Kongens Stalde — en Del af det nuværende Thorvaldsens Museum —; i 1753 blev Akademiet flyttet til Charlottenborg (oprindelig Fr. Gyldenløves Gaard opført i nederlandsk Barokstil, færdigbygget ca. 1684), og her har Akademiet endnu sine Lokaler. 1758 fandt den første Kunstudstilling Sted, det var en Konkurrenceudstilling. I 1769 kunde man forevise den første Maleriudstilling, der var dog kun 15 Kunstnere som vovede at udstille.

Grunden til, at der hengik saa lang Tid, inden Udstillingerne tog deres Begyndelse, var, at Kunstnerne stod tilsluttet de forskellige Lav, og disse tillod ikke Deltagelse i Udstillinger.

1794 var man saa langt fremme, at Udstillingerne havde 25 000 Besøgende. Entreen var 4 Skilling (8 Øre), og af det da fremkomne Overskud dannedes det første Grundfond til Understøttelse af Kunstneres Uddannelse.

1780 har Akademiet kun danske Lærere, og i Dag ejer Kunstnerne selv den i Forbindelse med Charlottenborg Slot opførte Udstillingsbygning.

Kunstakademiet ledes af et Akademiraad, der afholder Møder den første Mandag i hver Maaned, og det var som foran nævnt i dettes Mødesal, Deltagerne i det her omtalte Besøg samledes. Det smukke, arkitektoniske Loft og Vægge, tæt behængt med Malerier af Kunstnere, som har været medvirkende ved Akademiet, giver Salen et særegent og værdigt Præg.

Efter Foredraget, hvor vi bl. a. fik at vide, at de vordende Kunstneres Uddannelse ikke alene er af praktisk Art; men at de ogsaa faar teoretisk Undervisning, besaa man Arbejdssalene, hvor Arkitekter, Malere, Billedhuggere. Litografer o. s. v. faar deres Uddannelse.

Til Akademiet er knyttet et Bibliotek, som er det største af sin Slags i Norden. Et mindre Haandbibliotek er indrettet i Dronning Charlotte Amalies Sengekammer, og Loftsdekorationerne er endnu uforandrede.

I Foredragssalen findes Afstøbninger af en Mængde gamle græske og italienske Kunstværker, som Thorvaldsen bragte med sig hjem, de er delt i to Samlinger, den ene er fra ca. 300 Aar f. K., den anden ca. 1000 Aar yngre; men begge vidner om en fin og storslaaet Kunstkultur.

Til Slut samledes Deltagerne og Hr. Professor Jørgensen til fælles Kaffebord i Kvindelig Selskabs Læseforenings lyse og smukke Lokaler. Efter en Times behageligt Samvær ved en god Kop Kaffe og hjemmebagt Kage vekslende med Sang og lystig Passiar brød man op, enige om at have tilbragt en god, lærerig og kammeratlig Eftermiddag sammen.

P. Sessing.

Notitser

Entrepreneur dømt for Ildebrand.

Den 7. April 1938 brændte en Gaard ved Hjulby paa Fyn, hvilket medførte, at to Forsikringsselskaber maatte udbetale Erstatninger paa ialt ca. 14 000 Kr. De to Selskaber hævdede, at Branden skyldtes Gnister fra et i Nærheden arbejdende Entrepreneurlokomotiv og krævede derfor Erstatningerne refunderet af vedkommende Entrepreneur, som dog blev frikendt ved Underretten i Nyborg.

Østre Landsret har imidlertid ændret denne Dom og paalagt Entreprenøren at betale den nævnte Erstatning samt 1000 Kr. i Sagsomkostninger.

Det er blevet konstateret, at der mellem Skorstenen og Gnistfangeren var en Aabning, hvor Gnisterne kunde komme ud, og da det den Dag, Branden fandt Sted, var kraftig Storm, som bar hen mod den brændte Gaard, var det, hævdes der, uforsigtigt at holde Lokomotivet i Drift under saadanne Vejrforhold.

Atter en Bil gennem Jernbanebommen.

Ved en Overkørsel paa Hvalpsundbanen kørte en Lastbil for nylig mod den nedsænkede Bom, som knustes. Chaufføren havde ikke bemærket Bommene, men Motorføreren paa det Tog, for hvilket Overkørslen var lukket, var opmærksom paa Lastbilen og fik standset sit Tog, saa et Sammenstød blev undgaet.

Privatbane lukker?

I de fire Sogne, som Tarm—Nørre Nebel Banen løber igennem, har der været afholdt Møder, hvor Spørgsmaal om Garantier for Banens fortsatte Drift er blevet drøftet med Befolkningen. Der har ikke vist sig nogen særlig In-

teresse i at yde de ønskede Garantier ud over den 1. August d. A. Der er derfor Mulighed for, at Banen til denne Dato maa træde i Likvidation.

Trolje paakørt af »Nordjyden«.

Lørdag den 23. Marts var 4 af Signaltjenestens Folk ude for en farlig Situation i Nærheden af Taastrup Station. Telegrafarbejderne befandt sig paa en Trolje og var saa optaget af Ledningseftersyn, at de først i sidste Øjeblik blev opmærksom paa det forsinkede Lyntog »Nordjyden«.

De kom dog af Køretøjet, der blev ødelagt af Toget. — »Nordjyden« fik en Olietank sprængt.

Amerikanske Jernbanemænd vinder en Lønproces.

Da Rutland Jernbane i U. S. A. i Foraaret 1938 gik Fallit, bestemte en Dommer, som fik med Sagen at gøre, at Personalet fra 1. August s. A. skulde have Lønnedsættelser paa 10—30 pCt.

Organisationerne modsatte sig naturligvis denne Lønnedsættelse, og da det ikke lykkedes dem at forhindre dens Gennemførelse, henvendte de sig til Retten. Denne Disposition havde sin Virkning, og det blev foranlediget, at de tilbageholdte Beløb, ca. 165 000 Dollars, skulde udbetales senest den 5. Januar i Aar.

I. T. F.



Tilladelse til at bytte Tjenestested efter Ansøgning fra 1.—4.—40:

Lokomotivfyrbøderne P. H. L. Lenz, Tønder, og P. Jensen, Esbjerg.

Afsked:

Motorfører II M. V. Vanger, Viborg, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—40 (min. Afsked).

København

Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — Illustreret Bogkatalog sendes gratis.

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Langaa

Møbel- og Ligkisteforretning

Tlf. Langaa 77 - Randers 1062
A. TRUESEN - LANGAA

Støt vore Averterende.

Helsingør

Kaas & Sørensen,

Indehaver: G. E. OLSEN

Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul
Kokes
Brænde
Briketter**

OPTAGET

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende, Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.