



Nº 6

Juni 1946

46. Aargang

LØNNINGSLOVEN — ALDERSGRÆNSEN

Endnu da dette Nr. af Lokomotivtidende er færdig til Rentrykning, er Rigsdagens Behandling af den nye Tjenestemandsløve ikke fuldt afsluttet. Maaske er den det, inden Bladet naar ud til Læserne. Travlhed paa Lovgivningsarbejde paa andre Omraader har lagt Beslag paa Rigsdagen, saa Lønningsloven ikke kunde komme paa Folketingets Dagsorden førend d. 24. Maj.

Det Udvalg, som havde behandlet Sagen, var 20. Maj færdig hermed og afgav Betænkning samt 171 Ændringsforslag. 136 af disse blev vedtaget; det var dem, hele Udvalget eller i hvert Fald et Flertal var enige om. 35 Mindretalsforslag forkastedes. Afstemningerne om disse mange Forslag tog ret lang Tid; de varede mere end 1 Time. Allerede d. 28. kom Lovforslaget for i Landstinget, som imidlertid ogsaa ønskede Udvalgsbehandling, og den er ikke afsluttet, da dette skrives.

Selv om det er en Uhyrlighed, der saa langtfra rimer med vor Tid, er det dog en Kendsgerning, at vi endnu ikke har været i Stand til at kunne komme i Besiddelse af et Eksempplar af Lønkommissionens samlede Betænkning. Vi kan derfor ikke bedømme alle Enkeltheder i de 136 vedtagne Ændringsforslag, men saavidt det ved en Gennemgang har kunnet konstateres, er der kun eet af dem, som faar Betydning for vore Medlemmer. Det vedrører Lønafkortninger for Afdrag paa Laan. Herom bestemmes, at der kun maa medregnes 8 Portioner Regulerings-tillæg, naar man skal beregne det for Lønfor-skrivninger fastsatte Maksimum paa 25 pCt. af Lønnen. Heri er for saa vidt ikke noget Nyt,

idet tilsvarende Bestemmelse har været gældende siden 1941.

Der er Grund til at komme særligt ind paa eet af de forkastede Ændringsforslag, nemlig et om Aldersgrænsen for Statsbanernes Personale.

Principielt har baade C. O. I og C. O. II ønsket Aldersgrænsen for alle Statstjenestemænd fastsat til 65 Aar, hvilket som bekendt stødte paa saadan Modstand inden for Lønkommissionen, at det var uigennemførligt. At Kommunisterne, der først var Tilhængere af 70 Aarsgrænsen, senere lagde sig fast paa 65 Aar som tvungen Fratrædelsesalder forandrer ikke noget. For om muligt dog at samle Flertal for en Ordning, man ikke kunde karakterisere som Tilbagegang, gik de to nævnte Centralorganisationers samt Socialdemokratiets Repræsentanter da ind for 67 Aar, som særlig Aldersgrænse ved Statsbanerne. Heller ikke dette kunde man faa Tilslutning til i Kommissionen; men der var et svagt Haab om at kunne naa en saadan Ordning, naar Rigsdagen skulde tage Stilling. Ogsaa dette er nu glippet.

De socialdemokratiske Medlemmer af Folketinget delte vore Ønsker og gjorde — uden Held — Forsøg paa en Ændring, saa man blev staaende ved de 67 Aar. Da dette glippede, gjorde man et af Departementschef Andreas Møller i Lønkommissionen indtaget Mindretalsstandpunkt til sit og foreslog, at Aldersgrænsen ved Statsbanerne skulde være 67 Aar indtil Udgangen af 1946. I 1947 og 1948 skulde den være 68 Aar og i 1949—50 69 Aar, saaledes at 70 Aarsgrænsen først traadte i Kraft 1. Januar 1951.

Heller ikke denne lempelige Overgangsordning kunde de øvrige Partier gaa med til. Dette bør vore Medlemmer erindre sig.

Efter vor Mening vilde det som foran anført være naturligt, at Statsbanernes Tjenestemænd senest skulde fratæde ved deres 65. Aar. Det er ogsaa naturligt, at man, naar det som helst ønskes ikke kan opnaas, prøver at faa det næstbedste gennemført: Bibeholdelse af de 67 Aar. Naar ogsaa dette glipper, er det en Selvfølge, at der i hvert Fald skabes lempelige Overgangsregler. Men ogsaa dette afviste alle andre Partier end Socialdemokratiet.

Det omtalte Mindretalsforslag drejede sig udelukkende om Statsbanernes Personale. Det kunde ikke faa Konsekvenser for andre. Man har derfor Lov til at give Udtryk for Forbavselse over en saadan Stilling. De Lokomotivførere, der staar tilsluttet det radikale Venstre maa have en flov Smag i Munden, naar deres Parti ikke engang kunde gaa med til Tilvejebringelse af en Overgangsordning paa dette Omraade. Socialdemokratiets Rep. i Landstinget vil imidlertid gøre endnu et Forsøg paa at faa tilvejebragt en acceptabel Overgangsbestemmelse.

Hvad specielt Lokomotivmændene angaar, og det er jo i første Række disses Interesser vi repræsenterer, forstaar vi ikke vor Administration. Det er en Kendsgerning, at Aldersgrænsen i begge vore Nabolande ligger langt under baade de 70 Aar og de 67 Aar. Vi faar vel heller næppe her i Landet nogen 70-aarig Lokomotivfører at se, — de Tjenester, man byder dem, skal nok slide dem op tidligere — men det er trist at maatte konstatere et saadant Tilbagekridt, som det er nu at skulle gaa op til den Aldersgrænse, der blev forladt for 13 Aar siden, og vi føler os forvisset om at tale paa de 98 à 99 pCt. Jernbanemænds Vegne, naar vi giver Udtryk for den Opfattelse, at de Politikere, som nu bærer Ansvaret for 70 Aarsgrænsens Genindførelse ved Statsbanerne, og det netop paa et Tidspunkt hvor vi er ved at intensivere Trafikken, har savnet fornøden Indsigt paa det Omraade, de her har lovgivet om.

I Tilslutning til det i sidste Nr. meddelte om Udbetaling af de nye Lønninger, kan vi nu oplyse, at Bogholderkontoret er saa langt fremme med Arbejdet, at det paaregnes, at Efterbetaling for April, Maj og Juni kan finde Sted ved Tillægslister omkring Midten af Juni Maaned. Denne Efterbetaling beregnes efter den Stilling

og den Lønklasse, man stod i under den gamle Lov.

Alle, der forbliver i de Stillinger, de hidtil har beklædt, og som ikke har personlige Tillæg, vil forventelig faa den nye Løn anvist ved den ordinære Lønudbetaling pr. 1. Juli, medens de, som er oprykket i andre Stillinger eller Lønklasser, maa vente endnu en lille Tid baade paa den nye Løn og det Beløb, der evt. vil mangle i den til den Tid stedfundne Efterbetaling for April—Juni.

Man maa dog være opmærksom paa, at Finansministeriets Afgørelse vedrørende Overgangsbestemmelser for Tjenestemænd med personligt Tillæg (f. Eks. en Lokf., der p. Gr. af Sygdom er gaaet fra 11. Lønkl. ned til 13. Kl.) endnu ikke foreligger. Disse faar derfor ikke Del i den her omtalte Efterbetaling, men maa vente til deres specielle Forhold er afgjort.

Den 31. Maj vedtog Landstinget Lønningsloven i nøjagtig den fra Folketinget modtagne Affattelse.

NORMERINGSLOVEN

I Betragtning af, at de Forandringer i Antallet af Tjenestemænd i Avancementsstillinger, som ellers sker paa de aarlige Normeringslove, i Aar er taget med i den nye Lønningslov, er Normeringsloven i Aar ikke særlig omfattende. Der er dog en Del Anciennitetsforhold og andre Ting at ændre. Derfor har det været nødvendigt med denne Lov ogsaa i Aar.

For to Lokomotivfyrbødere foreslaas forbedret Lønanciennitet. Det drejer sig om Robert Christian Stadpris Sørensen og Karl Kristian Knudsen, som indstilles til at faa deres Lønanciennitet beregnet fra 1. Nov. 1944 henholdsvis 1. April 1945.

Efter Bemærkningerne til Lovforslaget kunde R. C. S. Sørensen, der er født 13. Januar 1919 og Lokfyrbasp. fra 1. November 1942, paaregne Lokomotivfyrbøderansættelse pr. 1. Nov. 1944. Da der imidlertid opstod Tvivl om hans Indfødsret, blev Ansættelsen udskudt, indtil dette var undersøgt. Sørensen blev som Følge heraf først Lokfyrb. den 1. Feb. 1945, men faar nu Lønancienniteten beregnet fra den Dato, hvor han egentlig havde kunnet være Lokomotivfyrbøder (1. Nov. 1944), Tjenesteancienniteten er forud i Orden.

For K. K. Knudsen gælder, at han skulde

have været Lokomotivfyrbøder fra 1. April 1945, men blev forbigaaet, fordi man vilde afvente Resultatet af en Retssag, han var impliceret i. Da denne Sag sluttede, uden at der fremkom noget, som kunde give Anledning til at rejse Tiltale mod Knudsen, blev han Lokomotivfyrbøder den 1. Sept. 1945 og faar nu Lønancienniteten beregnet fra 1. April 1945. Ogsaa hans Tjenesteciennitet er forud i Orden.

»Ekstrabladet« og Parlamentarisme.

„Ekstrabladet“ har bragt en Omtale af den Beslutning, vor Organisations ekstraordinære Kongres traf vedr. ulovlige Arbejdsstandsninger paa Grund af Utilfredshed med en Tjenestemandsdømstolskendelse. Efter at have oplyst, at den paagældende Vedtagelse fandt Sted med 64 Stemmer mod 13, tilføjer „Ekstrabladet“, at det nu er et Spørgsmaal, om de 64 Kongresrepræsentanter har den store, menige Medlemsstab bag sig, hvis der igen foreligger en Tildragelse, som vækker Protest.

Et saadant Standpunkt maa i høj Grad overraske. „Ekstrabladet“, som gerne vil give det Udseende af at være Organ for det radikale Venstre, der altid har været imod Arbejdsstandsninger og krævet tvungen Voldgift, burde ikke være i Tvivl om, at en af en kompetent Forsamlings Flertal truffet Beslutning bør efterleves, i hvert Fald naar man hylder demokratiske, parlamentariske Grundsætninger. Det ser derfor mærkeligt ud, at „Ekstrabladet“ kan finde paa at give Udtryk for Tvivl om, hvorvidt en Flertalsafgørelse skal respekteres.

Sommerkøreplanens betydelige Trafikforbedringer.

Den i Lokomotivtidende for Maj bebudede Udvidelse af Trafiken samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden er nu en Kendsgerning, og den er overalt blevet modtaget med Glæde, idet der ikke alene er Tale om henved 50 pCt. flere personførende Tog, end vi har haft i den senere Tid, men tillige er sket saadanne Forøgelser af Toghastighederne, at Rejsetiderne i mange Tilfælde er meget væsentlig afkortet.

Vi er nu oppe paa ca. 73 pCt. af 1939's Køreplan, hvilket i Betragtning af den stadigt usikre Kulsituation maa anses for anerkendelsesværdigt, og da der paa vort Generaldirektorats Foranledning er indledet Forhandlinger om Togforbindelse mellem Danmark og Svejts er der saaledes stadig Tegn i den rigtige og glædelige Retning.

Samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden aabnedes ogsaa den af Danske og Svenske Statsbaner i Fællesskab overtagne Øresundssejls med Baade fra Havnegade i København til Malmö og omvendt. I Anledning af Genaabningen af denne tidligere af Dampskibsselskabet „Øresund“ trafikerede Rute havde de 2 nye Ejere af den indbudt Pressen til en vellykket Indvielsestur paa Sundet. Vi ønsker tillykke med den Nyerhvervelse.

KONGRES I INTERNATIONALT TRANSPORTARBEJDER FORBUND

Efter 7½ Aars Forløb kunde Repræsentanter for Arbejdere og Tjenestemænd ved Transportvæsenet (Jernbaner, Landevejstrafik, Søfart og Havne) i 20 forskellige Lande atter i Aar samles til international Kongres, og det var endda en Jubilæumskongres, idet det netop er 50 Aar siden, I. T. F. blev stiftet. Dette Aars Kongres fandt Sted i Svejts, det lille Land, der under Krigen var fuldstændig omgivet af nazistisk ledede Lande, og som ogsaa indenfor sine egne Grænser fik en femte Kolonnes Virksomhed at mærke, men i sin velkendte Frihedstrang dog formaaede at holde sig neutral under hele Krigen, omend man, som det svejtsiske Jernbaneforbunds Formand, *Robert Bratschi*, sagde i sin Velkomsttale, havde en tydelig Følelse af, at Tyskerne ikke havde glemt Svejts, men blot vilde vente med denne „Bid“ til allersidst.

I. T. F.s sidste Kongres, der afholdtes i Nov. 1938 i Luxemborg, var paa Grund af den allerede dengang truende Krigsfare blevet udskudt en god Maanedstid, og der er Anledning til i Dag at erindre, at jeg sluttede min Omtale af Kongressen med at fortælle, at Kongresdeltagerne — og Storhertugdømmet Luxemborgs Indbyggere — langs Floden Sur, der paa en betydelig Strækning danner eller i hvert Fald dannede Grænse mellem Luxemborg og Tyskland, kunde iagttagende, hvorledes Tyskerne Dag og Nat arbejdede paa Fæstningsanlæg i Bjergene. Det var i Sandhed „trykkende“ Udsigter for Befolkningen Vest for Sur-Floden, og da Hitlers Krigsmaskine 1½ Aar senere væltede ind over Vesteuropa, gik det som bekendt ogsaa haardt ud over de fredelige Luxemborgere.

Heldigvis er den djævelske tyske Militarisme nu knust, og i Aar kunde den I. T. F. Kon-



gres, som egentlig skulde have fundet Sted i 1941, indkaldes. Den afholdtes i Dagene 6.—12. Maj i Zürich Kongreshus's store, smukke Lokaler. Som det ses af vedføjede Billede, var der paa Scenen anbragt et smukt Fanearrangement, som hele Tiden var projektørbelyst. Det var paa en Gang stilfuldt, manende og talende.

Ved 1946's Begyndelse omfattede Internationalt Transportarbejder Forbund, som er langt det største af de intern. Fagsekretariater, 77 Organisationer med ca. 2,5 Mill. Medlemmer fordelt i 32 Lande. Disse var dog ikke alle repræsenteret paa Kongressen. 9 Org. hjemmehørende i fjerntliggende Lande havde paa Grund af Forholdene ikke kunnet komme, og 15 Organisationer havde ikke anmeldt Deltagelse. Disse to Grupper omfattede tilsammen ca. 0,65 Mill. Medlemmer. Kongressens 151 Delegerede repræsenterede 39 Org. fra 20 Lande og med ca. 1,7 Mil. Medlemmer.

At denne Kongres ikke alene var imødeset med Spænding af selve I. T. F.s Medlemmer, men ogsaa blev fulgt med Interesse af andre Kredse, fremgaar deraf, at ikke blot den svejts-

iske Presse var til Stede paa Kongressen; ogsaa Korrespondenter til de førende Verdensblade havde ønsket at overvære den og følge med i Drøftelserne. Endvidere havde Hollands og U. S. A.s Gesandtskaber i Svejts sendt Iagttagere.

Som Gæster var bl. a. nærværende Repræsentanter for Zürichs Bystyre og for Kantonledelsen (Svejts er jo en Forbundsstat, opdelt i Kantoner med Selvstyre paa forskellige Omraader). Den engelske Udenrigsminister *Ernst Bevin*, der ved 1938's Kongres blev valgt til Medlem af I. T. F.s Generalraad (hvoraf han dog ved Overtagelsen af Ministerposten er udraadt og erstattet med *A. Deakin*, Form. for det britiske Transportarb.forb.) var ogsaa indbudt, men maatte sende Afbud.

Endelig bør nævnes, at baade de italienske Jernbanemænds Leder fra Tiden før Mussolini, *G. Sardelli*, der siden 1922 har maattet leve i Landflygtighed, og Spanieren *T. Gomez*, som ligeledes i mange Aar har maattet leve uden for sit Fædreland, samt *B. König*, Generalsekretær i det østrigske Jernbaneforbund indtil Dollfusskuppet i 1934, var med paa denne Kongres.

Den sidstnævnte maatte for 12 Aar siden flygte til Tjekkoslovakiet; derfra kom han til Sverige og er senere rejst til Kalifornien. Men han havde paataget sig den lange Rejse for at være med paa Kongressen, hvor baade han, Sardelli og Gomez var Genstand for stor Hyldest.

I denne Forbindelse vil vi berette om en Tildragelse paa I. T. F.s Kongres i København i 1935 og en modsvarende paa Kongressen nu i 1946. Førstnævnte er i Lokomotivtidende for 5. September 1935 beskrevet saaledes:

„Paa Kongressen udspillede en gribende Episode, nemlig ved Tilbagelevering af en østrigsk Fane. I. T. F. havde for nogle Aar siden skænket et af de østrigske Forbund en rød Fane; ved Omvæltningen i Fjor blev denne selvfølgelig beslaglagt sammen med alt andet inden for de forhadte socialdemokratiske Fagforeninger; men det lykkedes nogle tapre Kammerater at faa fat i bemeldte Fane paany, hvorefter den er smuglet ud af Øst-rig. Den tidligere østrigske Jernbaneorganisations Sekretær, B. König, overrakte I. T. F.s Sekretær Fanen og bad ham opbevare den, indtil den paany frit kunde vaje over frie Arbejderorganisationer i Øst-rig. Episoden greb Kongressens Deltagere stærkt, adskillige havde Taarer i Øjnene, og som et direkte Begejstringsudbrud istemte hele Kongressen med alle Repræsentanternes forskellige Tun-gemaal „Internationale“.

I de forløbne Aar har den østrigske Fane beroet hos I. T. F., og de samme 3 Østrigere, som i 1935 var til Stede paa Kongressen i København, men hvis Navne maatte hemmeligholdes, idet de to af dem stadig havde deres faste Ophold i Øst-rig, modtog nu deres Fane paany. Det var foruden den forannævnte B. König, Kammeraterne *Freund* og *Thaler*. At alle paa Kongressen var stærkt bevæget er naturligt; Generalsekretær *J. Oldenbroeks* Overrækkelsestale saavel som Königs og Friends Takketaler paahørtes staaende. König, som under Opholdet i Zürich kun befandt sig et Par hundrede Kilometer fra Øst-rig, vilde gerne have aflagt Besøg dør, men det lykkedes ikke at faa Indrejsetilladelsen i Orden — der skal baade fransk, amerikansk og russisk Tilladelse — han maatte derfor vende de mange Tusind km tilbage til sit Eksil ved Stillehavet uden at have genset sit Fædreland.

Vi har tidligere omtalt, at trods alle Vanskeligheder har I. T. F. under denne Verdenskrig udfoldet en baade omfangsrig og betydningsfuld Virksomhed. Dette blev med Tak fremhævet af alle Talere under Debatten om Virksomhedsberetningen, hvor det iøvrigt blev oplyst, at I. T. F. ikke blot er den talmæssigt stærkeste, men ogsaa den

mest aktive af Arbejderklassens forskellige Fag-sammenslutninger. Kun I. T. F. og Grubearbejdernes Faginternationale har arbejdet under sidste Krig; de øvrige har ligget stille.

Under Krigen har adskillige Organisationer (paa 3 nær alle udenfor Europa) sluttet sig til I. T. F. Vi anfører: Australien (1 Org.), Chile (1), Finland (Lokpers.), Grækenland (2), Indien (2), Kenya (1), Kina (1), Libanon (2), Mexiko (1), Ny Zeeland (1), Palæstina (1), Sydafrika (1), Syrien (1), Trinidad (1), U. S. A. og Kanada (1) og Ægypten (8). Desuden bør det nævnes, at den internationale Org. af Officerer i Handelsmarinen, med hvilken der gennem mange Aar har været samarbejdet, nu ogsaa har sluttet sig helt til I. T. F. Medens Kanadas Jernbanemænd længe har været Medlemmer af I. T. F., er dette ikke Tilfældet med Jernbaneorganisationerne i U. S. A. (den fornævnte nyoptagne Org. omfatter 40 000 Mand i Søfarten), men Tillidsmændene i 19 nordamerikanske Jernbaneorg. med over 1. Mill. Medlemmer, har en selvstændig Organisation, og denne har i 1945 symbolsk sluttet sig til I. T. F. og har for dette Aar betalt et Kontingent paa 1000 Dollars.

Forholdene under Krigen bevirkede, som det er forstaaeligt, at I. T. F.s Arbejde strakte sig over alle Verdensdele, hvilket har medført ekstraordinært store Udgifter. Da i Europa kun de engelske, svenske og svejtsiske Org. har kunnet betale deres Kontingenter, medens ca. Halvdelen af I. T. F.s Førkrigsindtægter ophørte ved de standsede Kontingentindbetalinger, der var en Følge af Besættelsen af Frankrig, Luxemborg, Belgien, Holland, Danmark og Norge, har særlige Indtægter været nødvendiggjort, og det fremhæves i Generalraadets Beretning, at de engelske Organisationer villigt har ydet saadan ekstra Hjælp, idet de har indbetalt ca. 4 Mill. £ = rundt 80 Mill. Kr. udover det ordinære Kontingent.

Af Enkeltheder fra Virksomhedsberetningen anføres, at I. T. F. baade før og under Krigen har støttet Kampen mod Nazismen og Fascismen, dels i Form af Propaganda og dels ved økonomisk Støtte til det underjordiske Modstandsarbejde. Samtidig med de allierede Troppers Landgang i Nordafrika fulgte I. T. F.s Agitatorer for at genorganisere Jernbanemænd og øvrige Transportarbejdere; de fulgte med ved Erobringen af Italien og Frankrig, saa Personalet straks kunde faa startet Org. til Varetagelse af deres Interesser. Det blev bl. a. fremhævet af Repræsentanterne fra Belgien og Kanada, at der burde skrives en Bog om I. T. F.s Arbejde. Den sidstnævnte udtalte, at et Studium af, hvad I. T. F. havde præsteret under Krigen, var som at læse en spændende Roman, han var aldeles overrumplet af dette Arbejdes Omfang.

Det er derfor naturligt, at der fra alle Sider lød Anerkendelse og Tak til I. T. F. Fra Holland og Øst-rig blev der desuden takket for den efter Krigen fra Danmark, Sverige og Svejts modtagne Hjælp.

Endelig bør det nævnes, at der fra flere Sider blev slaaet til Lyd for ogsaa at faa Flyvetrafikens Personale ind under I. T. F. Generalsekretæren lo-

vede at have dette i Erindring, saa der eventuelt oprettedes en særlig Sektion for dette Omraade, der jo efterhaanden er blevet stærkt benyttet.

Paa et særligt Møde i Jernbanesektionen (Sektionerne for Søfolk, Chauffører m. v. holdt lignende Møder) blev bl. a. drøftet Spørgsmaal som Eenmandsbetjening af elektriske Lokomotiver og Indførelse af aut. Kobling.

Hallsworth fra den engelske Lokomotivmandsorganisation oplyste, at Baneadministrationerne i 1941 havde forsøgt at indføre Eenmandsbetjening paa elk. Lokomotiver. Organisationen protesterede herimod og vedtog at sætte en Strejke ind paa Spørgsmaalet, hvorefter de fik Tilsagn om 2-Mandsbetjening (2 faguddannede), saa længe Krigen varede; derefter skulde Spørgsmaalet tages op paany. Hertil var man nu kommet, men Organisationen vil ikke godkende Eenmandsbetjeningen og ønsker Oplysninger fra andre Lande.

Det engelske Jernbaneforbunds Formand, *Benstead*, var enig i, at selv om der paa de elk. Loko. ikke er meget for 2. Manden at gøre, er det af sikkerhedsmæssige Hensyn nødvendigt med 2-Mandsbetjening.

Af den videre Debat herom fremgik, at der i Sverige er Eenmandsbetjening ved Fremførelse af Persontog, ved Hurtigtog kun over kortere Strækninger. Spørgsmaalet er dog endnu ikke helt afklaret. I Svejts, hvor Organisationen bestandig har taget Afstand fra Eenmandsbetjeningen, er denne dog indført i ret vid Udstrækning ved Dagkørsel, derimod er der ved Natkørsel 2 Mand paa alle elektriske Lokomotiver. I Belgien, hvor kun een Strækning er elektrificeret, har man ogsaa kun en Mand paa Lokomotivet, og han er endog lavere lønnet end Lokomotivførerne.

Det vedtoges ang. hele dette Forhold at udsende et Spørgeskema til samtlige tilsluttede Jernbaneorganisationer.

Vedr. automatisk Kobling oplyste de engelske Rep., at man dér allerede har denne Kobling paa mere end Halvdelen af Personvognene. Ved en for nogen Tid siden indtruffet stor Togulykke var de aut. Koblinger Aarsagen til, at Ulykkens Omfang begrænsedes. Det henstilledes til Organisationerne at søge at interessere deres respektive Baneledelser for denne Nyordning.

Man var desuden inde paa Spørgsmaalet om Tjenestetider og betalt Ferie. Sekretariatet var her af den Opfattelse, at disse Emner bedst lod sig løse i de enkelte Lande. Skal det ske internationalt, maa det være gennem det internationale Arbejdsbureau.

Det absolut vigtigste Punkt paa Kongressens Dagsorden næst efter selve Virksomhedsberetningen var Spørgsmaalet om I. T. F. og den nye faglige Verdensorganisation, som i Foraaret 1945 er dannet til Afløsning af den gamle Internationale faglige Central. I. T. F.s Ledelse var fuldt paa det rene med, at ogsaa vi bør være at finde i Rækken af de Organisationer, som er sluttet op om Fag-

bevægelsens Verdensorganisation. Forhandlinger derom har været ført, men er ikke afsluttet. Vort Generalraad har dels hævdet, at I. T. F. er et saa indarbejdet og kendt Navn Verden over, at det bør bibeholdes; dernæst har man som det største og betydningsfuldste Fagsekretariat ment at burde være sikret noget mere Selvstændighed, end det hidtil har været Verdensorganisationens Tanke. Endvidere bør det sikres, at det internationale Arbejdsbureau, den sidste Rest af det nu opløste Folkeforbund, bibeholdes, idet dette Bureaus Virksomhed er af stor Betydning og paa flere Punkter har været af Værdi for Arbejderklassen. Som Følge heraf foreslog I. T. F.s Eksekutivkomite (Forretningsudvalg), at Kongressen gav Bemyndigelse til at fortsætte de paabegyndte Forhandlinger, indtil et tilfredsstillende Resultat er opnaaet. — Der var ikke fuld Enighed herom. De franske Repræsentanter og enkelte andre fastholdt, at man straks og uden noget Forbehold vedtog Indmeldelsen i Verdensorganisationen. Eksekutivkomiteens Indstilling blev dog vedtaget med 32 Stemmer mod 7, idet der skal afholdes en ny Kongres til den endelige Beslutning.

Ogsaa Spørgsmaalet om Franco-Spanien blev drøftet paa Kongressen. Verdensorganisationen havde henstillet dette Forhold behandlet paa den Maade, at Landsorganisationerne i de forskellige Lande opfordrer deres Regeringer til at afbryde de diplomatiske Forbindelser med Spanien, saa dette kommer ud for et stærkt og enigt politisk Tryk. Denne Fremgangsmaade gav I. T. F.s Eksekutivkomite sin Tilslutning og opfordrede desuden alle tilsluttede Org. til at være deres respektive Landsorganisationer behjælpelige i Henstillingerne til Regeringerne. De franske Rep. var ikke tilfreds dermed. De gik ind for, at man skulde opfordre alle Organisationer til øjeblikkelig Handelsboycot, saa der hverken transporterendes Varer *fra* eller *til* Spanien, saa længe Francodiktaturet er ved Magten dér. Dette maatte ikke tages som Udtryk for, at de franske Org. vægrede sig ved at samarbejde med Regeringerne. Men naar disse ikke foretager sig noget, maa vi Arbejdere ved enig Optræden vække dem.

Her overfor anførte de engelske Transportarb., at naar de forenede Nationer (UNO) trykker paa de enkelte Landes Regeringer, er det for at faa et alment Billede af Situationen. En enig Optræden fra alle Regeringer er bedre end Arbejdernes aktive Optræden. Strejke mod Losning af de spanske Baade er i Realiteten rettet mod os selv. Skulde det imidlertid komme til samlet aktiv Kamp, vilde den eng. Arbejderbevægelse naturligvis ikke svigte.

Den fornævnte spanske Rep., *T. Gomez*, delte det sidst omtalte Synspunkt. Han fortalte, hvorledes I. T. F. havde hjulpet de republikanske Spaniere allerede 14 Dage efter Francoopstandens Udbrud (det vil erindres, at den afholdte Sekretær for I. T. F.s Jernbanesektion, *N. Nathans*, dræbtes under en Flyveulykke, da han var paa Vej med Hjælp til de spanske Kammerater, til hvem ogsaa vor Org. før 1940 bevilgede økonomisk Støtte). Paa samme

Maade var der kommet Hjælp fra I. T. F. inden 14 Dage efter, at Sydfrankrig var befriet. Han forstod, at de franske Delegerede mente det godt med deres Forslag, men erindrede om, at en beskeden, men dog mulig Hjælp er at foretrække for en yderlig-gaaende Resolution, hvis Udsigter til at blive efterfulgt trods alt er usikre.

Mårtensen fra Sverige udtalte, at de skandinaviske Transportarb., havde været villige til Boykot. Men efter at have hørt de paa Kongressen fremsatte Synspunkter, var de villige til at bøje sig for disse.

Resultatet af Drøftelsen blev enstemmig Vedtagelse af en af Eksekutivkomiteen fremsat Resolution, der slutter sig til Verdensorganisationens Standpunkt og desuden giver Udtryk for Haabet om, at UNOs Sikkerhedsraad efter at have modtaget Rapport fra den Kommission, som er nedsat til Behandling af det spanske Problem, vedtager drastiske Foranstaltninger til at sætte en Stopper for Franco-Regimet, i hvilken Forbindelse Transportarbejderne Verden over giver Tilsagn om uden Betingelser at ville medvirke i enhver Aktion, Sikkerhedsraadet maatte opfordre til.

Kongressen vedtog desuden en Del andre Resolutioner, bl. a. om Retten til fuld Beskæftigelse samt om Foranstaltninger til en hurtig og ligelig Genopbygning af Transportindustrien i de krigshærgede Lande.

Nye Love for I. T. F. blev vedtaget efter forud-gaaende Behandling i et Udvalg. Herved skabtes nye Regler for Valg til Generalraadet og Eksekutivkomiteen. Hidtil har Sverige, Norge og Danmark været i fælles Valggruppe paa disse Omraader; men da de til I. T. F. tilsluttede svenske Org. nu har mere end 100 000 Medl., har de Ret til selv at vælge en Rep. til Generalraadet, hvorefter Danmark, Finland, Island og Norge er sat i Valggruppe sammen.

Generalraadet skal efter de nye Love bestaa af mindst 20 Medlemmer herunder Generalsekretæren og dennes Stedfortræder. Hertil valgtes: *O. Becu* (Belgien), *P. Poulsen* (Danmark), *J. Benstead*, *A. Deakin* og *C. Jarman* (England), *E. Ehlers* og *C. Garcias* (Frankrig), *G. Joustra* (Holland), *C. Canini* og *Gnudi* (Italien), *A. S. Simpson* (Kanada), *I. Hauge* (Norge), *T. Gomez* (Spanien), *R. Bratschi* (Svejts), *S. Christiansson* (Sverige), *M. I. Zein el Din* (Ægypten) og *V. Ubeleis* (Østrig), om hvem det kan tilføjes, at han er det nye frie Østrigs Trafikminister. 8 Mandater for Australien, Indien, Polen, Sydafrika, Sydamerika, Tjekkoslovakiet og U. S. A. besættes til sin Tid af de paagældende Valgrupper.

Til Eksekutivkomiteen, hvoraf Generalsekretæren er selvskrevet Medlem, valgtes (Rækkefølgen er efter de opnaaede Stemmetal): *R. Bratschi*, *T. Gomez*, *J. Benstead*, *S. Christiansson*, *G. Joustra*, *C. Garcias* og *A. Becu*.

Efter at *J. Oldenbroek* og *P. Tofahrn* var genvalgt til Generalsekretær henholdsvis Stedfortræder (*P. T.* er ogsaa Sekretær for Jernb.sektionen)

var Dagsordenen udtømt. Kongressen havde været en god Optakt til Arbejdet i den kommende Tid.

Ved Afslutningen blev I. T. F.s Nestor og Præsident *Ch. Lindley*, der har været med i Ledelsen uafbrudt siden Starten for 50 Aar siden, men nu trækker sig tilbage, da han er over 80 Aar, stærkt hyldet og takket for sit mangeaarige, utrættelige Virke for Arbejderne inden for Transportens forskellige Grene.

Under Kongressen var samtlige Delegerede det svejtsiske Jernbaneforbunds Gæster ved en Festbanket under Medvirken bl. a. af et Orkester, et Mandskor paa op mod 150 Mand og et Jodlekor; alle Transportarbejdere, hvis udmærkede Præstationer blev stærkt applauderet. Desuden var hele Kongressen paa en Udflugt til Lugano umiddelbart ved Grænsen til Italien. En smuk Tur, rig paa Lejligheder til at beundre det skønne Svejts. For adskillige har den udprægede Forskel mellem Naturen Nord henholdsvis Syd for Alperne sikkert været en Overraskelse. I Tessin, Svejts' sydlige Del med italiensktalende Befolkning, er Naturen næsten tropisk med Palmer, Citrontræer, Appelsintræer m. v. Det er forresten besynderligt, at man almindeligvis udelukkende benævner Luganosøen og Maggioresøen som *norditalienske Søer*, idet de jo ogsaa delvis ligger i Svejts.

Sluttelig nogle Ord om det mere materielle. Man kan kort udtrykke det saaledes, at hvad vi savner, det har de i Svejts. Omvendt er der der Knaphed paa de Ting, vi er nogenlunde forsynet med. Man kunde urationeret faa Klæder og Linned, Skjorter, Lagner m. v., men de gode Varer var ret dyre og adskillige Varer var Blanding af Uld og Celluld eller Uld og Bomuld. Der var urationeret og ubegrænset Rygelse i de fineste Kvaliteter; originale udenlandske Spirituosa i Masser; ligesom Butikkerne bugnede af Sydfrugter, Vindruer, Dadler, Figner, Svedsker, Appelsiner, Ananas o. s. v.

Paa de fleste af de i Dagliglivet gældende Omraader var der dog en stærk Rationering. Smørrationen var 300 Gram pr. Person pr. Maaned. Som Hovedregel vankede der derfor kun Smør til Morgenkaffen, men ikke til Brød og Paalæg ved Frokost eller Aftensmad. Vore svejtsiske Kammerater klagede ogsaa stærkt over Brødrationen. Paa lignende Maade var det med Sukkeret. Til en Kop Eftermiddagskaffe e. l. serveredes Sukker, men til Morgenkaffen, der i de sydlige Lande sædvanligvis er halvt

Kaffe og halvt Mælk, blev der ikke givet Sukker. Som Illustration oplyses, at der paa et 14 Dages Visum blev givet Rationeringsmærker til 100 Gram Chokolade. Denne Rationering blev dog d. 13. Maj ophævet sammen med Rationeringen af Bihonning, hvorimod Kunsthonningen ikke blev frigivet, da den kræver større Mængder Sukker.

Under Krigen blev næsten alle de Damplokomotiver, Svejts endnu har, fyret med Træ; nogle Steder gør de det endnu.

Alle Lande lider stadig under Krigens Eftervirkninger. Men overalt spirer Haabet om at komme tilbage til normale Tider.

I. T. F. vil gøre en Indsats, for at dette Maal kan naas!

HOVEDBESTYRELSESMØDE den 31. Maj og 1. Juni 1946.

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over Hovedbestyrelsens sidste Møde oplæstes. — *Godkendtes.*

Punkt 2. Formandens Beretning.

Ved Drøftelser med Generaldirektoratet er Org. gaaet ind for, at den Del af de for nylig motoruddannede Lokomotivfyrbødere, som ikke er nødvendige ved Besættelse af Lyntogs-assistentpladser, udnævnes til Lokomotivførere. I denne Forbindelse er hver enkelt af de paagældendes Ønske vedr. Udnævnelse til Lyntogsass. eller Lokfører blevet undersøgt.

En fra Afd. 1 modtagen Henstilling om Udnævnelse af en Lyntogslokomotivfører mere, idet alle de til Hgl. udnævnte nu er i fast Tur, er henlagt, indtil hele Spørgsmaalet om Pladsbesættelser paa Hgl. og Gb. skal ordnes.

En Række Depoter har klaget over manglende Lokomotivførere og anmodet om Forøgelse. Med den lille Udvidelse, der er bevilget, kan alle disse Ønsker ikke imødekommes og Distrikterne har indtil for faa Dage siden holdt deres Normativforslag tilbage, hvoraf følger, at det ikke har været gørligt at give Afdelingerne Oplysninger i denne Henseende.

I nogle Tilfælde har vi assisteret ved Beregningen af den Pension. Spørgeren har kunnet opnaa.

M. H. t. Forstaaelse af Bestemmelserne om

Reguleringstillæg har vi for saa vidt angaar en Statsbanetjenestemand, der gifter sig med en under en Kommune ansat Dame, oplyst, at det afgørende ikke er, hvorvidt Hustruen er ansat i en pensionsberettigende Stilling eller ej. Hovedvægten lægges paa, om den Stilling, vedk. beklæder, findes i Kommunens Lønregulativ. Er dette Tilfældet, faar paag. Tjenestemand Reguleringstillæg efter Reglerne for samgifte.

Paa samme Maade, som der til den ekstraord. Kongres var udarbejdet Oversigter over de gamle hhv. de nye Lønninger for selve Lokpersonalet har vi til Orientering for D. S. og M. F. foretaget tilsvarende Beregninger for Aspirantlønningerne.

Vi har haft forelagt en Sag ang. Afbrydelse af Konstitution i Sommeren 1945, men har maattet udtale, at der ikke i det foreliggende Tilfælde vilde kunne rejses berettiget Kritik mod Distriktets Afgørelse.

Med enkelte Afdelinger er korresponderet om evt. Godtgørelse til Lokførere, der har Lokfyrbødere med til den 14 Dages Lokomotivfører-Indøvelseskursus.

En Lokfører-Underafd. har ønsket manglende Fridage som Erstatning for de særlige Helligdage betalt med kontant Vederlag allerede ved Udgangen af den Maaned, hvor de paagældende skæve Helligdage er faldet. Der henvises til, at dette skal være gældende for andet Personale. Vi har hertil udtalt, at en saadan Ordning ikke kan faa D. L. F.'s Sanktion, idet Lokpersonalets Tjeneste i Almindelighed er saa streng, at enhver Mulighed for at give Erstatningsfrihed i Stedet for kontant Betaling bør udnyttes.

Der har i det forløbne Kvartal foreligget nogle Klager vedr. Beregning af Helligdagsoverarbejdspenge, en enkelt af disse omtales nærmere. Det drejer sig om en Lokfører, der ved Turvalget i Oktober blev placeret i Rangerturen, men ikke har gjort Tjeneste der, idet han hele Tiden har været anvendt i Reserven. I Paaskedagene ønskede han den Tjeneste, han skulde have udført, saafremt han havde været i Rangerturen, lagt til Grund for Beregning af Helligdagsoverarbejdspenge, men har faaet Afslag. Vi har udtalt, at naar det er en Kendsgerning, at Vedkommende allerede gennem længere Tid har tilhørt Reserven, skal eventuelle Helligdagsoverarbejdspenge ogsaa beregnes efter de for Reserven gældende Regler.

2. Distrikt havde nægtet at godtgøre en Lokomotivfyrbøder 8 i Februar præsterede Overtimer. Efter at vi havde beskrevet Sagen, gik den i Orden.

Overfor Generaldirektoratet har vi behandlet et Spørgsmaal om Nattillæg til udstationeret Personale, der ikke har faaet anvist Soverum, idet de vel har faaet anvist et Værelse og Seng, men ingen Sengklæder. Vi har hævdet, at naar Statsbanerne ikke kan stille et fornødent udstyret Værelse til Raadighed, bør der enten lejes et Hotelværelse til den udstationerede eller ydes ham det sædvanlige Nattillæg, saa han selv kan sørge for Natlogis.

Paa Forespørgsel har vi oplyst, at gifte Tjenestemænd, der udstationeres til Uddannelse paa Jernbaneskolen, selv kan vælge, om de vil have Jernbaneskolens Standardgodtgørelse (Kr. 4,25 pr. Dag) eller Godtgørelse for dobbelt Husførelse efter de sædvanlige Regler, d. v. s. med Dokumentation for Udgifterne og med det foreskrevne Fradrag for Besparelse i Hjemmet.

Fra en Lokomotivfører, der samtidig med Forfremmelse forflyttedes til Tdr., men senere efter Ans. er forflyttet til Bb., og som har flyttet Familien til Str., hvortil han nu søger Forflyttelse, har foreligget en Sag vedr. Beregning af Flyttegodtgørelsen. Vedkommende ønskede Godtgørelsen beregnet som ved Forfremmelse, men Distriktet har kun villet yde den som ved Forflyttelse efter Ansøgning. Vi har ikke ment, at der i dette Tilfælde var Grundlag for at kræve den trufne Afgørelse ændret, men vil dog være opmærksom paa, hvorvidt den af Generaldirektoratet i Jan. d. A. udsendte Meddelelse Nr. 61 maatte give Anledning til Fremsættelse af Ændringsforslag.

I Sagen ang. Forlængelse af Afslutningstiden til Lokomotivpersonale, som ankommer til Renseanlægget paa Gb. til de Tider, hvor Remisepersonalet skifter, meddeler 1. Distrikt, at der er foretaget saadanne Omlægninger, at de paaklagede Ventetider, fordi der ikke er Personale ved Anlægget, skulde bortfalde.

Uanset at Generaldirektoratet i 1944 udtalte, at Fridage skal tildeles med rimeligt Varsel, har Esbjerg Maskindepot ment sig berettiget til at se bort herfra. Da Distriktet har været enig med Depotet, har Sagen været beskrevet for Generaldirektoratet, som imidlertid heller ikke fandt, at der var sket noget urimeligt. Vi har dog paany protesteret imod, at en Mand, som

er gaaet hjem for at holde Fridag, pr. Bud bliver underrettet om, at han Dagen efter den normale Fridag skal holde endnu en Fridag (Erstatningsfridag). Sagen er endnu ikke afsluttet.

Overfor en Lokomotivfyrbøder, der i ca. 4 Maaneder har kørt i fast Rangertur, har vedkommende Depot ment sig berettiget til at beskære Antallet af Fridage. Vi har udtalt, at dette beror paa en Misforstaaelse fra Depotets Side. Naar en Mand — selv om det er paa Afløsning — kører i en fast Tur, har han Ret til Turens Fridage. Det er klart, at naar man har Pligt til at udføre de i den faste Tur faldende Tjenester, har man ogsaa Ret til Turens Fridage.

Med Aarhus er korresponderet ang. Betingelsen for at have Ret til de i en bestemt Tur opførte Hviledage.

En Lokfører paa Gb. har besværet sig over den ene af Turene paa Hgl., som han finder for streng, uden at han dog har fremsat Ønske om at komme tilbage til Damptjenesten paa Gb. Da Hgl. Afd. har udtalt, at de korte Natophold, der klages over, bortfalder i Kørselsfordelingerne efter Sommerkøreplanen, er der ikke foretaget videre i Sagen.

Med Lunderskov er korresponderet om Forstaaelsen af visse Bestemmelser i Tjenestetidsreglerne anvendt paa Forslaget til den nye Kørselsfordeling.

Paa Forespørgsel har vi igen maatte gøre opmærksom paa, at en Lokomotivfyrbøder, som er tilflyttet sit Depot efter Ansøgning, er yngste Mand der det første Aar, *hvilket ogsaa gælder i Henseende til Anciennitet til forefaldende Lokomotivførerafløsninger*. Dog er en Lokfyrbøder med den egentlige Lokomotivføreroprøve altid ældre til forefaldende Lokf.afløsning end dem, som kun har den midlertidige Uddannelse.

I denne Forbindelse har vi gjort opmærksom paa, at Lokfyrbødere med den midlertidige Lokføreruddannelse, kun maa benyttes paa Rangerlokomotiver Litra F, Hs og Q. Derimod maa de ikke benyttes paa en Togmaskine, selv om den udelukkende anvendes til Rangering.

Handelsministeriet og Varedirektoratet har nu tiltraadt, at der ogsaa kan udstedes Rekvisioner paa Cyklegummi til Lokomotivpersonale uden for København. Betingelsen er dog vedvarende, at vedkommende skal tilbagelægge mindst 4 km for at komme paa Arbejde.

Med Aarhus og Herning Lokfyrbøderafde-

linger har vi korresponderet om anciennitetsmæssige Forhold.

Overfor 1. Distrikt er paatalt, at en Værk-mester og en Maskiningeniør har fremført et Reservelyntog, til Trods for at der var kvalificeret Lokomotivpersonale til Disposition.

Under Hensyn til at Maksimalpriserne paa Overtrækstøj er betydeligt nedsat, er Afsavnsgodtgørelsen for ikke leveret Overtrækstøj fra og med 1. April d. A. fastsat saaledes:

Kittel Kr. 24,00
1 Sæt Overtrækstøj (Jakke og Benkl.) Kr. 31,00

Som Følge af Besværing dels over ikke leverede Uniformsgenstande og dels over manglende Kontrol med Leveringen af disse udtaler Gdt., at man i April—Maj d. A. skulde være færdig med Leveringen af Uldveste til alle Tjenestemænd, der skal have saadanne, og at Fabrikation af Regnfrakker af gammel Kvalitet ventes paabegyndt i September. Der er ligeledes givet Tilsagn om at føre bedst mulig Kontrol med den rigtige Rækkefølge for Fabrikation og Fordeling af de forskellige Uniformsgenstande.

I Anledning af en Klage over leverede Uniformshuer uden riflet Baand meddeler Generaldirektoratet, at man ikke har været i Stand til at skaffe de riflede Baand, og da man stod overfor enten at skulle sige Nej til 700 Huer eller modtage disse uden riflede Baand, valgte man det sidste, ud fra den Betragtning at Personalet i første Række maatte formenes at være interesseret i dog at faa en Uniformshue, selv om den ikke var helt reglementsmaessigt udstyret.

En Lokomotivfyrbøder har maattet betale 80 Kr. for et Par paastaaet bortkomne Lagner med tilhørende Lagendaase. Da Vedkommende mener det vidnefast, at Lagnerne er afleveret til Depotet og Erstatningen saaledes afkrævet ham uberettiget, er Sagen rejst overfor Generaldirektoratet, hvorefter Beløbet er blevet refunderet.

Umiddelbart efter den ekstraord. Kongres har vi bedt Centralkartoteket om at faa oplyst Navnene paa de Lokomotivmænd, som maatte findes i Bourup-Kartoteket. Det modtagne Svar gaar ud paa, at man af flere Grunde ikke er i Stand til at imødekomme dette Ønske, bl. a. fordi hele vor Org.'s Medlemsfortegnelse ikke kan gennemgaas. Man henholder sig til Underretning, som er tilsendt Gdt. og er iøvrigt villig til at give Svar paa Forespørgs-

ler vedr. Enkeltpersoner. I Tilslutning hertil meddeler Auditøren ved Tjenestemandsdombstolen m. H. t. Spørgsmaalet om Tjenestefritagelse, at man følger den Praksis, at der, saa snart Afhøringerne er skredet saa vidt frem, at Skyldforholdet kan overses, træffes Afgørelse om, hvorvidt Indstilling om Fritagelse for Tjeneste skal ske. Saadan Indstilling vil blive givet, i de Tilfælde hvor der skønnes at være Grundlag for Afskedigelse.

I Spørgsmaalet om Besættelse af en opslaaet ledig Lokomotivmesterplads har der været korresponderet med Generaldirektoratet ang. Overholdelse af et os tidligere givet Tilsagn. Det forventes, at Org.s Synspunkt vil blive imødekommet.

Nogle Afdelinger har ønsket Fortegnelse over Lokomotivmesteraspiranter opstillet i Rækkefølge efter deres Tur til Udnævnelse. Vi har meddelt, at det ikke er os gørligt at imødekomme den Slags Anmodninger.

Paa Grund af Forflytninger eller Pensionering er der udpeget en Del nye Kørelærere i Gedser og Aarhus.

5 Auditørsager i hvilke Organisationen har ydet Bisidderassistance er afsluttet; en med en skarp Misbilligelse og Forsættelse til Ranger-tjeneste i et vist Tidsrum, en med en Bøde og skarp Misbilligelse, en med en Paatale og to med mundtlig Retledning. En Sag, i hvilken der ligeledes er udpeget Bisidder, er endnu ikke afsluttet.

Under Hensyn til de Vanskeligheder, der i den kommende Sommersæson ventes at opstaa for at kunne bestride hele Trafiken, henstiller Generaldirektoratet, at Foreningsudflugter indskrænkes mest muligt, og at de saa vidt gørligt ikke finder Sted paa Lørdage og Søndage. Hovedbestyrelsen er enig i, at der bør vises denne Henstilling fornøden Hensyntagen.

Forhandling om gennemgribende Ændringer i Opholdsbygningen ved Gb. Maskindepot er paabegyndt, men endnu ikke afsluttet.

Org.'s Ønske om Istandsættelse af Læseværelset og Reserveværelse i Fredericia efter Ty-skernes Benyttelse af samme er imødekommet.

Den nye Opholdsbygning i Fredericia nærmer sig nu sin Fuldførelse. Det er Hensigten, den skal indvies i Begyndelsen af Juni Md. Paa Org.'s Henstilling har 2. Distrikt tiltraadt, at der i denne Bygning Døgnet rundt bliver en Vagt, som dels skal udlevere Nøglerne til Værelserne

og dels have Tilsyn med. at disse afleveres i passende Stand efter Afbenyttelse, samt at de er ordentligt rengjort og fornødent udluftet mellem hver Benyttelse.

Spørgsmaalet om Udvidelse af Opholdsbygningen ved Aarhus Maskindepot samtidig med Opførelsen af et nyt Marketenderi har været Genstand for ny Forhandling, som er resulteret i, at der paa alle afgørende Punkter opnaaedes Enighed mellem Gdt. og Organisationerne.

Efter vort Ønske vil der paa hver Side af Q-Maskinerne blive anbragt 2 Fodtrin ved Forenden i Stedet for 1.

Efter at Organisationen har godkendt 2 af Statsbanerne konstruerede elk. Lamper til Lokomotivpersonalet, er de hidtil med nogle faa Stk. paa Gb. og i Ar. foretagne Forsøg udvidet til at omfatte samtlige Lokomotivmænd i København, Fredericia og Aarhus. Lokomotivførere i fast Rangertjeneste og alle Lokomotivfyrbødere vil faa en Opsmøringslampe; til de øvrige Lokomotivførere udleveres en Eftersynslampe.

Af de i Referatet af forrige H. B. Møde omtalte Forslag vedr. MO-Vognene er de, der drejer sig om en elk. Indretning til Opvarming af Kaffe samt Ønsket om Ændring paa Røret ved Sandhanen, imødekommet. Derimod kan Gdt. ikke tiltræde Forslaget om faste Slutsignaler paa disse Vogntyper.

Under Hensyn til at det paa Grund af henstaaende Vogne ofte er besværligt at komme til Remisen i Langaa, har vi henstillet, at naar en paatænkt Perrontunnel kommer til Udførelse forlænges den og føres over til Remisesporrene.

Generaldirektoratet har nedsat et Udvalg til Undersøgelse af Røgplagen i Remiserne. S. Suneson er valgt til vor Repræsentant i Udvalget.

Lokomotivførerne E. Egeland, Gb., P. Møhler, Kd., og T. Thomasen, Sk., har hver skænket Feriehjemmet deres Andel paa 120 Kr.

Efter Anmodning har vi været Frihedsfonden behjælpelig ved Udsendelse af Cirkulærer ang. den for nylig stedfundne Landsindsamling.

Efter Indstilling fra Landsoplysningsudvalget har vi delegeret 6 Medlemmer til Deltagelse i 3 af A. O. F.'s Kursus i indeværende Sæson.

Desuden har vi udpeget C. M. C. Knudsen og P. Sessing til Deltagelse i Studiekursus i henholdsvis Dansk Postforbund og Værksteds- og Remisearb. Fællesorganisation.

S. Suneson har rep. vor Org. ved Genindvielse af Remisearbejdernes Fællesforbunds Feriehjem paa Halskov ved Korsør. Det har under Besættelsen været benyttet af tyske Soldater.

Lokomotivmændene indenfor svensk Jernbaneforbund har indbudt til Deltagelse i deres Aarsmøde paa Särö. Soph. Jensen har været vor Rep.

Den paa sidste H. B. Møde truffne Beslutning om at delegere E. Kuhn til Deltagelse i det svejtsiske Jernbaneforbunds Kongres har maattet opgives, da fornøden Valuta ikke kunde faas.

Udover de her særlig omtalte Spørgsmaal er der behandlet en Række andre af mere personlig eller lokal Betydning.

Formandens Beretning *godkendtes*.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Det udvidede Tjenestetidsudvalg har afholdt Møde for at drøfte de paa den ekstraord. Kongres fremførte Ønsker vedr. Forslaget til Tjenestetidsregler. Man enedes om en Ændring i Afsnittet om Fridage, men henstiller iøvrigt Forslaget til uændret Gennemførelse.

Efter at de tyske Flygtninge har forladt Feriehjemmet, og dette er blevet officielt frigivet, er der taget fat paa en omfattende Reparation. Samtlige Værelser hvidtes, tapetseres og males, alle Madrasser efterses og desinficeres, ligesom alle Møbler bliver efterset. Det har knebet med at faa Haandværkere til Udførelse af de nødvendige Arbejder; det er derfor endnu ikke muligt at oplyse noget bestemt om, hvornaar Hjemmet vil kunne aabnes for Gæster. Dette vil sikkert tidligst ske lidt over Midten af Juni.

Nordisk Lokomotivmands Forbund har holdt Sekretariatsmøde og bl. a. vedtaget at afholde N. L. F. Kongres i sidste Halvdel af September d. A.

Landsoplysningsudvalget har tilrettelagt et Foredrag: „Hvorfor straffer vi Landssvigerne saa haardt“, der til Efteraaret tænkes afholdt i 6 Byer. Foredragsholder bliver Lektor i Kriminologi ved Københavns Universitet Hr. K. O. Christiansen.

Uheldsforsikringsforeningen har afholdt Repræsentantskabsmøde, hvor Soph. Jensen blev genvalgt til Medlem af Styrelsen. Under Besættelsen har der foreligget ialt 49 Sager om Skader foraarsaget af Krigsforhold. Uanset at Skader af denne Art ikke falder ind under Forsik-

ringsbetingelserne, er der dog Udsigt til, at Styrelsen vil kunne afregne ogsaa disse Sager med fuld Erstatning. Meddelelse herom blev modtaget med Glæde af Repræsentantskabet.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Regnskabsoversigt for Aarets 1. Kvartal forelagdes. Balancen pr. 31. Marts d. A. var Kr. 653.233,66. I Forhold til Stillingen ved Aarets Begyndelse er dette en Formuetilbagegang paa Kr. 5.732,65, hvilket har sin Aarsag i den ekstraord. Kongres. — *Godkendtes.*

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Lokomotivfører V. R. O. Berg, Gb., maatte paa Grund af Sygdom gaa fra Lokomotivfyrbøderstillingen over til Haandværkergeringen i Tiden 1. Juni 1929—1. Marts 1931 og fik ved sin Genindtræden i Lokomotivtjenesten Ancienniteten beregnet overensstemmende med de gældende Regler, d. v. s. at han ikke kunde faa Lokomotivmandsanciennitet for den Tid, han ikke har været i Lokomotivtjenesten. Han anmoder nu om at faa dette Forhold ændret, saa han kommer op paa den Plads, hvor han stod ved Lokomotivbøderansættelsen. Berg motiverer sin Anmodning med, at den ekstraord. Kongres tiltraadte en Dispensation for de hidtidige Motorførere I. Hovedbestyrelsen var enig i, at der ikke kan drages Sammenligning mellem disse 2 Forhold. Det vil næppe være muligt at give Lokomotivmandsanciennitet for et Tidsrum, som ligger helt uden for Lokomotivtjenesten. H. B. vil dog være villig til at lade den kommende Kongres udtale sig i Spørgsmaalet.

Direktionen for de ungarske Statsbaner paa-tænker at indlede en Hjælpeaktion, hvor ca. 100 Jernbanemandsbørn i 1/2—1 Aar kunde anbringes hos Jernbanefamilier her i Landet helst allerede i Sommer. Naar de sociale Forhold i Ungarn bedres, vil man til Gengæld modtage danske Jernbanemandsbørn som Gæster i Ungarn. Det vedtoges at drøfte Sagen med de øvrige Jernbaneorganisationer.

Hjælpekorpsset paa Kalvebod Bastion samt Foreningen til Provinsbørns Ferieophold i København anmoder om Støtte. De sædvanlige Beløb bevilgedes. Desuden bevilgedes et mindre Beløb til Dansk Arbejder Idrætsforbund.

Svensk Jernbaneforbund indbyder til Studiekursus paa Särö. E. Greve Petersen valgtes til vor Repr.

Dansk Jernbaneforbund indbyder til Deltagelse i Studiekursus i Mommark 2.—8. Juni S. Suneson valgtes hertil.

Dansk Lokomotivmands Forbund afholder Kongres i København den 18. Juni og indbyder os til Deltagelse. Soph. Jensen valgtes til at repræsentere os.

Fra Dansk Jernbaneforbund er modtaget Indbydelse til Kongres i Nykøbing F. 19.—21. Juni. Sophus Jensen udpegedes som vor Repræsentant.

Norsk Lokomotivmandsforbund, som holder Landsmøde i Stavanger 26.—28. Juni, indbyder dertil. Soph. Jensen og E. Kristensen valgtes.

Til Deltagelse i Danske Jernbaners Afholdelselskabs Aarsmøde i Vejle 29. Juni valgtes V. Bundgaard.

Hollandsk Jernbaneforbund indbyder til Jubilæumskongres den 28.—30. Juni E. Kuhn og E. Greve Petersen udpegedes dertil.

Personaleraadet ved de hollandske Jernbaner meddeler, at man som en ringe Tak for Jernbanemandsbørnenes Anbringelse i England, Svejts og Danmark agter at indbyde nogle af de Tillidsmænd, som har haft særlig Andel i denne Hjælpeaktion, til et Besøg i Holland de første Dage i Juli og beder i den Anledning om en Indstilling. Det vedtoges at indstille K. Svendsen.

Til at deltage i Dansk Forening for social Oplysnings Møde paa Hindsgavl 18.—23. August udpegedes C. A. Müller og C. Knudsen.

Fra Godsbanegaardens Lokomotivførerafd. foreligger følgende Forslag:

- a) Saafremt det ikke lykkes at faa Feriehjemmet frigivet saa betids, at det kan aabnes ved Sæsonens Begyndelse, henstilles til Hovedbestyrelsen at skaffe anden Udvej, hvor vore Medlemmer kan holde Ferie til rimelige Priser.
- b) Særlig Godtgørelse for Kørsel med det daarlige Brændsel.
- c) Udlevering af Arbejdshandsker ogsaa til Lokomotivførere.

a) og b) maa betragtes som bortfaldet, idet Feriehjemmet er frigivet og snart paaregnes aabnet. Sagen angaaende Kørsel med daarlige Kul er f. T. til Behandling i Generaldirektoratet.

c) Hovedbestyrelsen mente ikke at kunne støtte dette Forslag.

Punkt 6. Eventuelt.

Enkelte mindre Spørgsmaal drøftedes.

Amerikanske 1 C + C 3 Mallet-Lokomotiver.

Ved F. Spøer.

Til Befordring af svære Godstog over Alleghanybjergene har Chesapeake- og Ohio-Banen 10 Stkr. 1 C + C 3-Lokomotiver i Drift og bestilt 10 nye, som skal blive de kraftigste 6-koblede Lokomotiver i Verden. Banestrækningen, de skal bruges paa, stiger overvejende 11,4 ‰ indtil 680 m over Havet. Lokomotiverne er med de forholdsvis store Drivhjul bygget til en Maksimalhastighed af 95 km/T, men de hyppigst forekommende Hastigheder ligger mellem 50 og 55 km/T.

Rundkedlen bestaar af tre Bælter, hvoraf det forreste er konisk med en mindste indvendig Diameter paa 2480 mm; det tredie Bælte, som er tilsluttet Fyrkassekappen, har en udvendig Diameter paa 2770 mm. Rundkedlen og Fyrkassekappen er af Kulstofstaal. Vægtykkelsen i Rundkedlens Bælter svinger mellem 32,5 og 34 mm, Fyrkassekappens Topplade er 28,5 mm tyk. Fyrkassekappen er nittet sammen. Fyrkassen, der er af Staal, maaler indvendigt 4560×2740 mm; Forbrændingskammerets Længde er 3000 mm. Fyrkassedækket har sammen med Forbrændingskammerets Dæk en Længde paa ikke mindre end ca. 7,6 m, og en Hældning mod den bageste Ende paa 300 mm. Bundrammen er 178 mm bred. Bevægelige Støttebolte er anvendt overalt i Forbrændingskammeret og tillige i de to yderste Rækker i Fyrkassen. Medens Sømmene i Rundkedlen er stemmet tæt indvendigt og udvendigt, er Fyrkassekappen svejst tæt i Sømmene. Fyrkassen er svejst sammen til et Stykke. I Fyrkassen findes tre Thermosyphons (Vandkamre). Paa Overhederen er anbragt en Flertrins-Heddampregulator. Fødevandsforvarmeren er Worthingtons med Koldt- og Varmtvandpumpe med en Ydeevne af 54,4 cm³ Vand i Timen. Kedlen fødes tillige af en Nathan-Injector, som yder 55 cm³ i Timen. Risten har et frit Areal paa 25 pCt. af det totale Ristareal paa 12,5 m². Fyret betjenes af en Standard-MB-Stoker. I hvert af Fyrkassekappens fire Hjørner findes en Aflæsningsshane.

Maskinens Rammer med Cyindre og samtlige Aftivninger og Konsoller er staaletøbt i ét Stykke og udgør et Drivstel, Fig. 1. Truckstellene er ogsaa staaletøbt i ét Stykke, Fig. 2. De koblede Aksler er

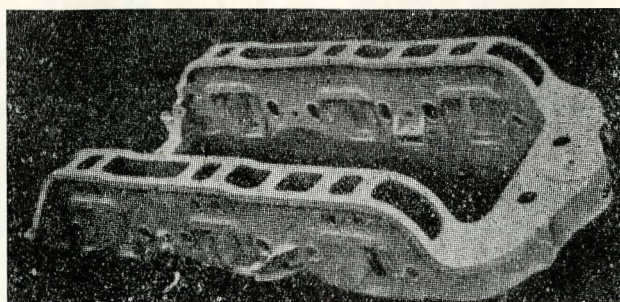


Fig. 2. Staaletøbt Truckstel.

hule og løber i dobbelte Rullelejer; Løbeakslerne løber ogsaa i Rullelejer. De forreste Løbehjuls Diameter er 914 mm, de bageste er paa 1092 mm. De store Hjul er staaletøbte Stjernehjul, medens de smaa Hjul er presset ud. Styringen er en Baker-Styring med Damp-Omskifteanordning. Af de frem- og tilbagegaaende Kræfters Værdi paa 980 kg pr. Cylinder er de 41,7 pCt. udlignet. Smøringen finder Sted dels med Olie og dels med Fedt. Førerhuset er svejst sammen. Maskinen bremses paa de koblede Hjul og de bageste Truckhjul.

Tenderen hviler paa en 3-akslet og en 4-akslet Truck med Akslerne løbende i Glidelejer. Truckstellene er staaletøbt ligesom Rammen, hvis øverste Del udgør Vandkassens Bund. Vandkassen er nittet sammen af 8 til 9,5 mm Plade.

Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter	4×572 mm
Slaglængde	838 mm
Drivhjulsdiameter	1700 mm
Kedeltryk	18,3 kg/cm ²
Risteflade	12,5 m ²
Hedeflade i Fyrkassen og Forbrændingskammeret	56 m ²
Hedeflade paa Syphons	15 m ²
Hedeflade i Flamme og Overhederør	600 m ²
Fordampningshedeflade	671 m ²
Overhedeflade	295 m ²
Total Hedeflade	966 m ²
Total Akselafstand	19050 mm
Adhæsionsvægt	214 t

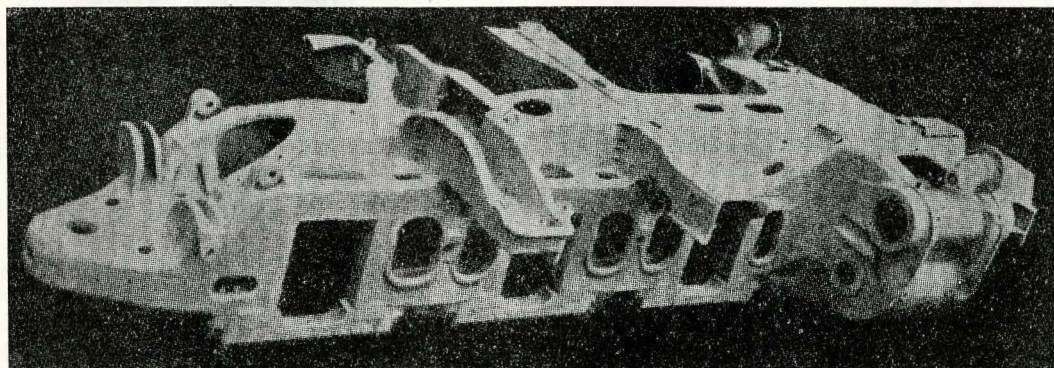


Fig. 1. Staaletøbt Drivstel.

Største Akseltryk	35,7 t
Akseltryk paa forreste Løbeaksel . .	29 t
Akseltryk paa bageste Løbeaksel . .	86 t
Tjenestevægt	329 t

Tenderen:

Vandbeholdning	94,5 t
Kulbeholdning	25 t
Tjenestevægt	199 t
Største Akseltryk	28,5 t
Lokomotivets og Tenderens Akselafstand	34,380 mm
Lokomotivets og Tenderens totale Vægt	428 t

Folke-Tuberkuloseundersøgelsen

er begyndt. Et stort Maskineri er sat i Gang. Alle maa være med til at bekæmpe denne snigende Sygdom; — ingen, der modtager en Indbydelse, maa undlade at komme.

Det gælder i første Omgang den københavnske Befolkning i Alderen 15—34 Aar, hvor Tuberkulosen gør de største Indgreb, og det kan ikke stærkt nok understreges, hvor nødvendigt det er, at alle i denne Aldersklasse møder til Undersøgelsen.

Det er en frivillig Undersøgelse, men det er alligevel en Borgerpligt at komme, naar der kaldes.

Undersøgelsen tager kun ganske faa Minutter. Ingen kan med Rette undskylde sin Udebliven med, at han ikke har Tid. Det hele er tilrettelagt saaledes, at der saa godt som ingen Ventetid er, — blot Mødetiden iagttages af alle.

Arbejdsgiverne har faaet Henstilling om at give fri i den fornødne Tid — og uden Lønafkorting, og de fleste vil sikkert stille sig forstaaende.

Lad ikke en Formodning om ikke at være helt rask afholde Dem fra at lade Dem undersøge. Det er bedre at faa Vished, enten Resultatet er positivt eller negativt. Hvis Sygdommen opdaes i Tide, er der dog langt større Muligheder for Helbredelse og for, at De atter kan blive arbejdsdygtig og varetage de Opgaver, som Livet stiller til Dem.

Og i denne Forbindelse kan vi ikke undgaa Samvittighedsspørgsmaalet: Vil De kunne forsvare at gaa omkring blandt Deres Medmennesker som Smittebærer?

Røntgenfotograferingen virker ikke anderledes end en ganske almindelig Fotografering. Det lille Stik, De faar i Armen, er ikke noget at tale om.

Calmettevaccinationen, der er tilraadelig ved en negativ Reaktion for at gøre Dem modstandsdygtig overfor eventuel Smitte, medfører heller ingen Ubehageligheder.

Slidt Undertøj, lappet og stoppet, maa ikke afholde Dem fra at komme. Det er ganske naturligt, at vi alle er udgaaet for Tøj, efter at der i 6 Aar ikke er kommet Varer til Landet, og det er ingen Skam, at Undertøjet er slidt. Det er ganske underordnet i Sammenligning med den Samfundsopgave, der her skal løses. Iøvrigt behøver De slet ikke at vise Deres Undertøj, idet der er en sepa-

rat Kabine til hver enkelt, og denne holdes lukket og er under Opsigt, medens De bliver undersøgt.

Alle i Alderen fra 15 til 34 Aar bør følge Indbydelsen, naar den kommer.

Julius Hansen,
Borgmester.

Danske Jernbaners Idrætsforbund

der er en Sammenslutning af Idrætsforeninger, hvis Medlemmer er beskæftiget ved Statsbanerne, blev stiftet den 27. Januar 1946 paa et Møde i København, hvori deltog Rep. fra Jernbaneidrætsforeninger fra hele Landet.

Forbundet er stiftet efter en Henvendelse fra Svenska Järnvägs Idrottsförbund, der har udtrykt Ønsket om et idrætsligt Samarbejde mellem nordiske Jernbaneidrætsmænd. Paa Stiftelsesmødet var det svenske Forbund repræsenteret ved Næstformanden, Hr. Inge Lenander, Malmö, der understregede sit Forbunds Ønske om et fremtidigt Samarbejde.

Paa Mødet valgtes følgende Forbundsledelse: Formand, Overportør H. Klein, København, Viceformand, Remisearbejder J. H. Rasmussen, Fredericia, Kasserer, Trafikassistent N. Glargaard, København, Sekretær, Konstruktor H. Bundgaard, København, Repræsentanter, Overportør H. Dalager, Nyborg, Lokomotivfyrbøder P. T. C. Christensen, Fredericia, og Lokomotivfyrbøder H. C. Zerling, Fredericia.

Formand, Sekretær og Kasserer danner Forbundets Forretningsudvalg.

Det er Ledelsens Haab, at Dannelsen af Danske Jernbaners Idrætsforbund maa give Stødet til Oprettelsen af Jernbaneidrætsforeninger i alle Byer Landet over, for derigennem at skabe Grundlag for Konkurrence med de øvrige nordiske Lande.

Ledelsen opfordrer derfor alle idrætsinteresserede ved Statsbanerne til at indmelde sig i bestaaende Jernbaneidrætsforeninger eller til at oprette nye Foreninger. Forbundets Ledelse staar til Raadighed med Hjælp og Oplysninger ved Dannelsen af nye Foreninger. Henvendelsen bedes rettet til Forbundets Adresse, Brydes Allé 15, St., København S., eller til et af Styrelsesmedlemmerne.

Forbundet tæller i Øjeblikket 14 Foreninger i følgende Byer: Aalborg, Aarhus (2), Esbjerg, Fredericia (2), København (3), Lyngby, Nyborg, Odense, Roskilde og Slagelse.

Mindetavleafsløring.

Søndag d. 5. Maj, Aarsdagen for Danmarks Befrielse, afsløredes ved Højtideligheder i Centralværkstedets Marketenderi, Kh., henholdsvis i Marketenderiet i Gb. Remise Mindetavler og -Billeder af Kedelsmed P. Skaarup Jensen, Remisehaandværker A. Andersen og kørende Haandværker G. Sørensen, som alle satte Livet til under Frihedskampen.

Der var begge Steder smukt pyntet med Blomster og Faner fra Organisationerne, deriblandt ogsaa fra Gb. Lokpersonale. Afsløringen af Mindetavlerne blev foretaget af Tillidsmænd fra D.S. og M.F., og der blev holdt flere Taler med Tak for de dræbte Kammeraters Indsats for vort Land.



Feriehjemmet.

Der kan ikke siges noget bestemt om, hvilken Dato Feriehjemmet kan begynde at modtage Gæster, men det vil blive inden Juni Maanedes Udgang.

Cirkulære om Aabningen vil senere blive tilstillet Afdelingerne, men der vil ikke blive modtaget Bestillinger paa Ophold, før efter at Cirkulæret er iremkommet.

Skulde der være Medlemmer, som er i Besiddelse af Sæbemærker, de mener at kunne undvære til Brug paa Feriehjemmet, vil disse blive modtaget med Tak.

P. U. V.

Sophus Jensen.

JUBILÆER

Den 7. Juni kan Lokomotivfører M. Henriksen, Danhaven 23, Valby, fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Alle, som kender M. Henriksen, og han er kendt af mange Lokomotivmænd fra hele Landet, ved, at Henriksen er en meget beskeden Mand, som ikke ynder ydre Pragt og helst ser, at der tales saa lidt om ham som muligt, og slet intet naar han selv runder en Milepæl. Man vil ogsaa give mig Medhold i, at der bliver fæstnet nogle faa Ord i D. L. T. om Tillidsmanden Henriksen, idet han har været Formand for Landets største Afdeling i omtrent 11 Aar,

hvoraf de sidste 5 Aar faldt i Krigsperioden, vel nok den sværeste Tid for en Tillidsmand, idet vore Rettigheder næsten var sat ud af Kraft. Utallige er vel nok de Gange, M. H. er bleven opholdt af Kollegerne, naar han mødte eller kom hjem fra en lang Tjeneste; men M. H. havde altid god Tid til at høre paa Kammeraternes Besværinger, selv om hans egen Familie ventede paa ham. Om Midlerne kunde man være uenig med Marius, som han kaldes i daglig Tale, men om Maalet var der altid Enighed. Altid gjaldt det om at faa det bedste ud af Forholdene for Lokomotivmændene. Derfor skal der i Dag rettes en Tak til M. Henriksen for hans store Arbejde for Afdeling I i den vanskeligste Periode i Danmarks Historie.

Tak for dit ærlige og redelige Væsen og fordi du altid søgte at hjælpe, naar Hjælp var paakrævet. Tak for den Ærlighed du altid udviste overfor dine Medarbejdere i Bestyrelsen.

Afdeling I hilser dig og ønsker Tillykke paa Din Højtidsdag og siger Tak for vel udført Arbejde.

Paa Afdeling I's Vegne
Th. Frandsen.

Blandt Afd. I's Medlemmer kan følgende 6 Lokomotivførere i Juni Maaned fejre deres 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.:

- Den 12. Juni *Frode Nielsen*, Sdr. Boulevard 87, V.
 " 13. " *C. V. Christensen*, Aabjergvej 25, Vanl.
 " 18. " *N. C. Knudsen*, Slesvigsgade 1, V.
 " 18. " *S. V. Andersen*, Overskousvej 9, Val.
 " 19. " *K. R. J. Olsen*, Landlystvej 66, Val.
 " 25. " *P. S. Stoltzner*, Nathalie Zahlesvej 5, SV.

Frode Nielsen og Karl R. J. Olsen er særdeles godt kendt af D. L. F.s Medlemmer, Frode Nielsen som D. L. F.s Repræsentant i Statsbanernes Sygekasse gennem en Menneskealder og nu Leder i Elektrokontrollen; Karl Olsen, som Lokomotivmændenes Repræsentant i Signalkommissionen for 1. Distrikt, hvilke Tillidshverv de begge har varetaget til Medlemmernes Tilfredshed.

Der kunde siges meget godt om alle disse Jubilarer, dog et er fælles for dem alle, at de har været gode og pligtopfyldende Lokomotivmænd; som har varetaget deres Gerning med stor Interesse gennem de mange Aar.

Afdeling I hilser jer alle paa Jubilæumsdagen med Tak for Aarene, der svandt, og med Ønsket om et godt Helbred i de Aar, som kommer. *Th. Frandsen.*

Opmærksomhed frabedes.

Opmærksomheder i Anledning af mit 40 aarige Jubilæum frabedes venligst.

P. Stoltzner, Lokfører, Gb.

Opmærksomhed af enhver Art i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum den 4. Juli frabedes venligst.

V. Olsen, Lokomotivfører, Viborg.

Taksigelse.

Vor hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Datter og Søsters Død og Begravelse.

Paa Familiens Vegne

J. L. G. Petersen, Lokomotivfører, Gb.

Foredrag.

Som et Led i Oplysningsarbejdet havde Fredericia Afdelinger d. 18. Maj 1946 arrangeret et Foredrag med Hr. Maskiningeniør Voldmester som Taler. Emnet var Forbedringer og Velfærdsforanstaltninger paa Damplokomotivet.

Da Lokf. S. K. Th. Nielsen bød Velkommen og gav Ordet til Hr. Voldmester, var Salen fyldt til sidste Plads. Foredraget, der varede ca. 2½ Time, var baade oplysende, belærende og underholdende. Det kraftige Bifald, hvormed Tilhørerne takkede Foredragsholderen, var velfortjent. En efterfølgende Spørgetime viste den store Interesse, Lokomotivpersonalet har for dette aktuelle Emne. *I. P.*

Notitser

Undergrundsbane fra Frederiksberg til Hovedbanegaarden.

For at sikre de fornødne Arealer til Anlæggelse af en underjordisk Forbindelse mellem Hovedbanegaarden og Frederiksberg St. har Statsbanerne ønsket foretaget visse Eksproprieringer. Et herom fremsat Lovforslag blev dog ikke gennemført i Rigsdagen, men Trafikministeren udtalte, at det næppe vilde vare længe, før Forslaget kom frem paany.

Radarsystem til Hjælp for Lokomotivføreren.

Fra Frankrig foreligger Meddelelse om, at Radarsystemet, der som bekendt virker paa saadan Maade, at bl. a. Skibsførere og Flyvere forud advares mod Hindringer paa deres Rute, hvilket særligt er af Betydning i Mørke og usigtbart Vejr, skulde være saaledes udvidet i Konstruktionen, at det kan indføres ogsaa ved Jernbanerne, saa Lokomotivføreren paa en Skærm i Førerhuset lang Tid forud kan blive orienteret, hvis der er Hindringer paa Banen; Systemet skal være saaledes indrettet, at det ogsaa kan vise Signalernes Stilling.

Statsbanerne maa betale Erstatning.

Banearbejderaspirant V. Pedersen blev, da han den 15. Februar 1943 paa Skinnecykle var paa Vej mod Lillebæltbroen, dræbt. I et paa det modsatte Spor kørende Tog befandt sig bl. a. en Flytteomnibus, der ragede ud over Vognen og ramte Pedersen.

Hans Enke har krævet, at den Vognmand, Bilen tilhørte, samt Statsbanerne i Fællesskab skulde yde hende en Erstatning paa 45 000 Kr. Sagen er fornylig afgjort ved Landsretten, som frifandt Vognmanden, men dømte Statsbanerne til at betale Enken en Erstatning paa 10 000 Kroner.

Jernbanevogne som Husvildeafdeling.

Vestlollands Avis oplyser, at en af „Morgenbladet“s Medarbejdere har anstillet Undersøgelser m. H. t. Hjem-

løses Sovesteder. Vedkommende oplyser i denne Forbindelse, at han paa Banegaardsterrænet i København fandt 6 Mennesker blot ved at gaa igennem fire—fem Vogne. De havde lagt de læderbetrukne Sæder ned paa Gulvet (d. v. s. at der er Tale om 1. Klasses Kupeer) og benyttet dem som Madrasser. En Mand laa dog i noget Halm i en Godsvogn.

Mon det virkelig skulde være rigtigt, at Statsbanernes Vogne fungerer som Opholdssted for husvilde?

Danske Lokomotiver til Finland.

En for nylig truffen Handelsaftale med Finland omfatter bl. a. Levering af 20. Lokomotiver fra Danmark til de finske Statsbaner. De skal fremstilles af Frichs Fabriker i Aarhus.



Åtsked:

Lokomotivførerne:

- T. A. A. Christiansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—46.
- T. Thomassen, Skive, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—46.
- K. A. A. Jensen, Brande, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—46.

Motorfører II:

- K. K. Ø. Thomsen, Enghave, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—46.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivførere:

- R. Rasmussen, Korsør, den 18.—4.—46.
- J. F. Madsen, Korsør, den 18.—4.—46.
- A. Christensen, Aarhus, den 20.—4.—46.

pens. Lokomotivfyrbøder:

- F. P. Jensen, Haslev, den 22.—4.—46.

København



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.