



NO 11

November 1948

48. Aargang

DET MIDLERTIDIGE LØNTILLÆG

Efter Anmodning fra de fire Centralorganisationer blev der Torsdag den 14. Oktober i Finansministeriet ført Forhandlinger om Tjenestemændenes Lønforhold.

Resultatet er allerede vore Medlemmer bekendt gennem Dagspressen. — Et midlertidig Løntillæg til alle gifte — og ugifte Tjenestemænd over 40 Aar —, svarende til $2\frac{1}{2}$ Portion Reguleringstillæg, med tilbagevirkende Kraft fra 1. Januar i Aar og med Gyldighed til 31. December 1949.

Ugifte Tjenestemænd under 40 Aar faar to Trediedel og Pensionisterne $1\frac{1}{4}$ Portion. De særlige Honorarer forhøjes med 5 pCt. fra 40 til 45 pCt., og faar ligeledes efter Lovforslagets Behandling i Udvalg indenfor Rigsdagen tilbagevirkende Kraft fra 1. Januar i Aar.

For vore gifte — og ugifte Medlemmer over 40 Aar — vil Forhøjelsen andrage pr. Maaned:

Lokomotivinstruktørerere	30,00 Kr.
Lokomotivførere paa Slutløn og med 1. A. T., Elektroførere paa Slutløn og 1. A. T.	27,50 Kr.
Øvrige Lokomotivførere, Elektroføre- re, Motorførere og Lokomotivfy- bødere	25,00 Kr.

Der sker ingen Forhøjelse af de særlige Ydelser, Kørepenge, Natpenge m. v.

Lønningskommissionen af 1943, som udarbejdede Forslagene til Lønningsloven af 6. Juni 1946, tog under sit Arbejde Hensyn til at Løn-

ningsnivauet for de Grupper af Tjenestemænd, hvor en direkte Sammenligning kunde gennemføres, skulde bringes paa Højde med Lønningsnivauet i det frie Erhverv.

Selvom Tjenestemandslønningerne stadig er reguleret gennem Reguleringstillægget i Henhold til Pristalstigningen med ialt 3 Portioner udover de 22 Portioner, der var Udgangspunktet i 1946, og Staten dermed havde overholdt sine Forpligtelser, og Tjenestemændene faaet hvad de havde Krav paa, har Lønningerne i det frie Erhverv faaet en betydelig Forhøjelse udover det Pristallet eller Prisnivauet giver dem Ret til. Ikke mindst Foraarsforhandlingerne i Aar har medført, et Udsving paa dette Omraade og yderligere forværret Balanceforholdet mellem Tjenestemandslønningerne og Gennemsnitslønnen for Arbejderne i den private Industri. Det var derfor ret naturligt, at Centralorganisationerne tog Spørgsmaalet om en Henvendelse til Regeringen om en Lønforbedring til Tjenestemændene under Overvejelse.

Vel var det ønskeligt, om dette Spørgsmaal kunde have været løst ved en generel Nedgang i Priserne, men selvom Regeringen paa alle Omraader søger et mere stabilt Prisnivau, er det for mange Varers Vedkommende udenlandske Faktorer, der er bestemmende for de danske Priser, overfor hvilke man staar magtesløs.

De fire Centralorganisationer CO 1, CO 2, Samraadet og Lærereforeningen drøftede derfor i Fælleskab Mulighederne for en fælles Henvendelse til Finansministeren med et rimeligt

Krav om en tiltrængt Forbedring af Tjenestemændenes økonomiske Kaar.

Det blev paa Grund af enkelte Uoverensstemmelser imidlertid nødvendigt at formulere Kravene hver for sig indenfor Organisationerne, en Foreteelse, der ingenlunde gjorde Opgaven lettere for saavel Organisationernes Repræsentanter som for Finansministeriets Forhandlere.

Under Forhandlingerne fremhævede Finansministeren, efter at Organisationerne havde motiveret deres Krav, at selvom Statens Forpligtelser overfor Tjenestemændene var overholdt, vilde han erkende, at der var sket en vis ugunstig Udvikling for Tjenestemændene, der ogsaa set paa Baggrund af den Værdi som Tjenestemandsgoderne har, betyder en yderlig Forrykning af Forskellen mellem Lønninger og Priser i Tjenestemændenes Disfavør. Fra Organisationernes Side fremhævede man da ogsaa stærkt denne Skævhed i Levevilkaarene, og anslog en Forhøjelse svarende til ca. 15 Øre pr. Time, som efter deres Beregning var det Arbejderlønningerne var steget siden 1946 i Forhold til vore Lønninger.

Fra Ministerens Side ansaa man 10 Øre for gennemsnittet af Lønforhøjelsen, og foreslog derfor, at der blev ydet Tjenestemændene et særligt Løntillæg, svarende til 2 Portioner Reguleringstillæg, men at der ikke ydedes noget til Pensionister, og at Tillæget skulde ydes til gifte og ugifte efter de hidtidige gældende Regler for Reguleringstillæget.

Selvom Pensionerne er pristalsreguleret, og et Tillæg, der er bygget paa en Stigning i Arbejderlønningernes Grundsatser, ikke kan siges at faa konsekvenser for Pensionisterne, fandt vore Forhandlere, at den Udvikling, der har fundet Sted, burde medføre en Forbedring ogsaa for tidligere Tjenestemænd. Ligesom man var betænkelig ved en Ordning, der stillede de ugifte saa meget ringere end andre Tjenestemænd. Hvorfor man maatte afvise Finansministerens Forslag.

Efter en Del Uoverensstemmelser Parterne imellem, lykkedes det efter et Par Afbrydelser af Forhandlingerne at opnaa Enighed om det foran nævnte Resultat.

Til denne Forbedring af Tjenestemændenes økonomiske Vilkaar er vi for vor Part helt og fuldt klar over Konsekvenserne af Forslagets Gennemførelse for Statsbudgettet som Helhed,

men Spørgsmaalet er, om ikke Tjenestemændene har vist Taalmodighed med Hensyn til Formen for Udregningen af Reguleringstillægene. Selv om man ikke har Ret til at tvivle paa de af Statistisk Departement udsendte Tal, er den almindelige Opfattelse, at man ikke derigennem faar det virkelige Billede af Prisstigningernes Virkning paa et Tjenestemandsbudget, eller med andre Ord Reguleringstillægsordningen yder ikke den Beskyttelse, som oprindeligt var Formaalet.

Tjenestemændene var deklasserede, og der maatte ske en Ændring. Kravene paa de forskellige Arbejdsomraader er ikke blevet mindre, tværtimod, og for Staten maa det være af Værdi, at dens Tjenere faar en Løn, der i nogen Grad svarer til den Indsats, der kræves.

Skønt vi havde haabet paa noget mere, var der ingen Mulighed for at komme videre. Alle Forhold taget i Betragtning maa Resultatet dog ogsaa anses for akceptabelt.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING KØBER EJENDOM

I Efteraaret 1947 blev Foreningen opsagt til Fraflytning fra Lokalerne, Vestre Boulevard 45.

Ejendommen var solgt til en af de store Kreditforeninger, der ønskede at indrette deres Kontorer her, og trods vor Protest med efterfølgende Retssag, blev Resultatet, at Opsigelsen kendtes gyldig, saaledes at vi skulde være ude senest den 19. Oktober 1948.

Manglen paa Lokaler, der egner sig til Kontorbrug, er stor i København, og trods ihærdige Anstrengelser med Ibrugtagen af alle Midler, har det ikke været muligt at finde nogle, der blot nogenlunde svarede til vort Behov.

Hovedbestyrelsen havde til sidst ingen anden Udvej end at prøve paa at finde en Ejendom, hvori der kunde opnaas Tilladelse til at indrette Kontorer.

Efter Besigtigelse af mange forskellige større og mindre Ejendomme, blev der truffet Beslutning om Køb af en Villa, beliggende paa Hellerupvej 44, faa Minutters Gang fra Hellerup Jernbanestation.

Villaen er opført af røde Sten, har Skifer-tag og bestaar af 6 Værelser, 3 fopeden og 3 foroven, Badeværelse, elektrisk Køkken, Centralvarmeanlæg, der for ikke saa længe siden er installeret.

Løvrigt findes en stor, god Kælder med gode Betingelser for Opbevaring af de mange Sager, som Foreningen gennem sin snart 50-aarige Bestaaen har samlet.

Det er givet, at Hovedbestyrelsen har benyttet sig af Sagkyndiges Bistand, inden man gik til Køb, og ifølge disses Udtalelser er Handelen forsvarlig, og desuden maa det regnes for at være et godt Aktiv.

Dansk Lokomotivmands Forening er saaledes tvunget af Omstændighederne paany blevet Husejer. Første Gang var hin historiske Dag for godt 25 Aar siden, da Feriehemmet ved Kalundborg blev erhvervet. Anden Gang den 18. Oktober i Aar, da Skødet paa Hellerupvej 44 blev underskrevet.

Forsikringsagenturforeningens Repræsentantskabsmøde i Fredericia 9. Sept. 1948.

Formanden, Sekretær Chr. Vejre, aabnede Mødet paa Hotel Landsoldaten, og bød Repræsentanter og Gæster Velkommen. Der var sendt Indbydelse til saavel den svenske som den norske Broderforening, men begge Foreninger havde beklaget ikke at kunde være til Stede.

Formanden mindedes de i Perioden afdøde Bestyrelsesmedlemmer, Direktør P. Lønborg, „Danmark“, og Forretningsfører Th. Petersen, D. J. F., og udtalte, at deres Minde altid vilde blive holdt højt i Ære indenfor vor Forening. Mindeordene paa hørtes staaende.

Udenfor Dagsordenen overrakte Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, E. Greve Petersen, paa de fire Jernbaneorganisationers Vegne en smuk Erindringsgave til Direktør F. L. Crone i Anledning af 60-Aars Fødselsdagen den 19. Juni og udtalte samtidig Jernbaneorganisationernes Tak for godt Samarbejde gennem mange Aar.

Formanden foretog herefter Navneopraab og konstaterede, at der ialt var mødt 32 Repræsentanter, og at een havde anmeldt Forfald.

Protokollen oplæstes og godkendtes, og til Protokolfører valgtes Remisearbejder M. Schiødte.

Formanden omtalte Foreningens Tillidsmandsmøde paa Lokomotivmands Foreningens Feriehem i Foraaret 1947, og udtalte i Forbindelse hermed sin Tilfredshed med den stadig stigende stabilitet indenfor Tillidsmandskredsen.

Foreningens Forretningsfører, Fuldmægtig Poul Vejre, aflagde herefter Beretning om Virksomheden i Driftsaarene 1946 og 1947. Denne Periode havde været den økonomisk bedste i Foreningens Historie, og pr. 1. Januar 1948 var det nøjagtige Medlemstal 14 707 med et samlet Antal Forsikringer paa ialt 38 646 og en aarlig Præmieindtægt paa ca. 153 000 Kr.

Skadesforløbet havde været nogenlunde, og der kunde spores en lille Nedgang, navnlig i Tyveriskaderne. Man stillede sig altid forstaaende overfor selv de tvivlsomme Skadestilfælde, men naturligvis kunde det ikke undgaas, at man maatte afvise Erstatningskrav.

I 1947 anmeldtes Skader til en samlet Erstatning paa ca. 56 500 Kr., hvoraf Krav paa ca. 7 000 Kr. maatte afvises, fordi de faldt udenfor Forsikringsbetingelserne.

For Eksempel har vi maattet afvise Erstatningskrav for simpelt Tyveri, for almindelige hændelige Gæsteskader under Ansvarsforsikring og nogle Svidningsskader, hvor der ikke har været tale om egentlig Ildebrand.

Under Brandforsikring har ca. 14 pCt. af Erstatningerne været en Følge af Børns Leg med Tændstikker og Juletræsbrande, og for Tyveriforsikringens Vedkommende er det stadig Vareknapheden, der karakteriserer Skaderne, idet ca. 75 pCt. er Erstatning for Gangklæder, Lagner, Dynebetræk og andet Linned.

Forretningsføreren sluttede sin Beretning med at takke Forsikringsagenturforeningens Tillidsmænd for godt og dygtigt Samarbejde, idet han understregede den Betydning det har, at have en velinformeret og interesseret Stab af Tillidsmænd.

Efter at Togfører Olsen havde forelagt en Skadessag fra Fredericia, og Overportør Meldgaard Kristensen havde omtalt et Forhold vedrørende Tillidsmandsvirksomheden, godkendtes den aflagte Beretning.

Foreningens Kasserer, Lokomotivfører Sophus Jensen, forelagde Forsikringsagenturforeningens Regnskab for den to-aarige Periode, og gjorde herunder opmærksom paa, at Foreningens Formue udover Andelen i Sikkerhedsfond udgjorde ca. 36 000 Kr., som Bestyrelsen nu vilde anbringe i Rentegivende Papirer.

Regnskabet godkendtes eenstemmigt.

Direktør Crone forelagde Driftsregnskabet, som ligeledes godkendtes.

Formanden, Sekretær Chr. Vejre, og Næstformanden, Billetkasserer P. From Hansen, genvalgtes, og til Kasserer valgtes Lokomotivfører E. Greve Petersen.

Til Forretningsudvalget genvalgtes Maskinarbejder Hjalmar Jensen og nyvalgtes Forretningsfører P. Madsen.

Hovedkasserer L. Thorup genvalgtes til Voldgiftsmand, og til revisorer genvalgtes Sekretær C. F. W. Poulsen og Overtrafikassistent H. A. Christensen.

Til Suppleant genvalgtes Overportør Meldgaard Kristensen.

I Anledning af Sophus Jensens Tilbagetræden fra Bestyrelsen rettede Lokomotivfører Kai Svendsen en varm Tak til ham for hans vel udførte Arbejde som Foreningens Kasserer.

Formanden gjorde herefter opmærksom paa, at „Danmark“ i Anledning af en gældende Overenskomst med andre Livsforsikringselskaber ikke mere

saa sig i Stand til at opretholde Ordningen om en Godtgørelse til Forsikringsforeningen for Tegning af Livsforsikring til Selskabets Jernbanafdeling.

Ordningen maa derfor ophæves, og Formanden udbad sig derfor Repræsentantskabets Tilslutning til, at Bestyrelsen træffer fornøden Aftale med Selskabet herom.

Repræsentantskabet gav eenstemmigt Bestyrelsen Bemyndigelse hertil.

Efter at Formanden havde takket for Mødets saglige Forløb, og for den Tillid, man havde vist ham ved at genvælge ham til Formand, sluttede Repræsentantskabsmødet.

TILLIDSMANDSKURSUSET PAA FERIEHJEMMET

Dybere drager vi Ploven,
Brederer planter vi Skoven,
Rankere bygger vi Taarn under Sky —
Fremad mod Fremtidens Gry.

Lørdag den 4. September d. A., Dagen efter, at de sidste Feriegæster i denne Sæson havde forladt Feriehuset, mødtes 32 af Foreningens Medlemmer sammen med Gæster fra Ud- og Indland for i den følgende Uge at deltage i Tillidsmandskursus.

Kursusleder var Formand for Landsoplysningsudvalget, Sekretær S. Suneson, der samtidig i Fællesskab med Lokomotivførerne C. Schmidt, Nyborg, og C. M. Knudsen, Fredericia, der velvilligst havde stillet sig til Raadighed ogsaa var Gruppeleder.

Det er 16 Aar siden, vor Forening har ladet afholde et lignende Kursus, saa megen Erfaring i at arrangere og tilrettelægge et saadant Kursus har Landsoplysningsudvalget ikke, og man valgte derfor at holde sig til vore egne organisationsmæssige Problemer og ind imellem Foredrag af indsigtsfulde Mænd.

Af Emnerne, der blev behandlet, skal nævnes: Dansk Lokomotivmands Forenings Historie og Samarbejde med andre Organisationer i Ind- og Udland; Statsbanernes Struktur og Forretningsgang indenfor de enkelte Administrationsgrene; Lønbestemmelser og særlige Ydelser; Pensions- og Efterindtægtsbestemmelser, herunder Pensionsopgaver; Flyttegodtgørelse og dobbelt Husførelse; Time- og Dagpenge; Tjenestetidsregler og Bestemmelser vedrørende Fridage og Ferie.

Som det vil ses, er det allesammen Problemer, Afdelingstillidsmændene kan komme ud for i det daglige Arbejde, og samtlige Deltagere gik op i Arbejdet med Lyst og Interesse.

Organisationens Formand, E. Greve Petersen, holdt Aabningstalen og udtalte blandt andet sin store Glæde over, at saa mange havde søgt dette Kursus, men beklagede, at der af de 62 Ansøgere kun kunde udpeges 30. Greve Petersen nævnte Højskolens Betydning for den brede Befolkning fra dens Start i 1844 og gennem Tiderne. Vore Kursus skal være i Højskolens Aand og grundlæggende for



Kursusdeltagerne med Kursusets første Foredragsholder
Finansminister H. C. Hansen.

Lokomotivmændenes Oplysningsarbejde og Greve Petersen sluttede med at minde om Lokomotivfører P. Sessings Pionerarbejde paa dette Omraade.

Foredragene blev indledet af Finansminister H. C. Hansen, der begyndte med at udtale sin Beundring for vort smukke Feriehus, som han ved denne Lejlighed for første Gang havde Anledning til at besøge.

H. C. Hansen omtalte Danmarks økonomiske Stilling i 1939/40 og fremhævede, at Landet paa dette Tidspunkt stod godt baade økonomisk, socialt og kulturelt. Krigen kom, Landet besat med det Resultat, at Tyskerne ved Kapitulationen skyldte os 8 Milliarder Kroner. Det egentlige Tab for hele Besættelsestiden udgjorde ialt 12 Milliarder, naar man medregner Værdier, der var gaaet tabt i Perioden, heri er bl. a. medregnet Tab af Hær og Flaade.

Finansministeren kom med en klar og forstaaelig Oversigt over vore økonomiske Forhold fra Regeringsskiftet i Oktober 1947 og til i Dag, hvor vor Økonomi er ved at blive stabiliseret. Dog syntes han, at der efter hans Opfattelse var Tegn paa en Vending i Pengerigeligheden og nævnte, at f. Eks. Statsafgiften paa Tobak og Spiritus var noget nedadgaende, ligesom der, hvad ikke har været Tilfældet i flere Aar, var overskydende Godsvogne.

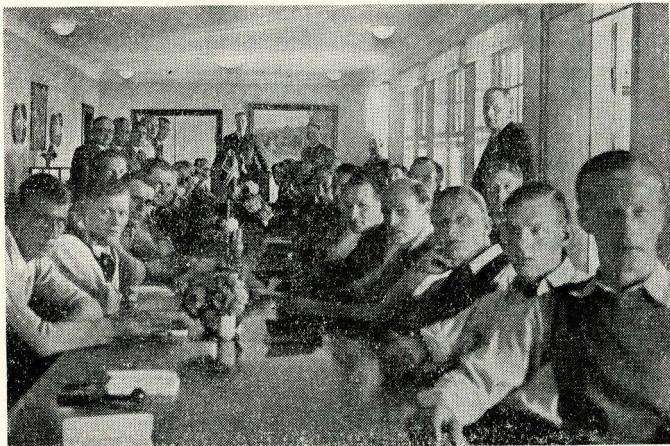
Generaldirektør E. Terkelsen talte om „Statsbanerne i Dag — Hvilke Opgaver vil Fremtiden stille til D. S. B.“, et interessant Foredrag for Kursusdeltagerne, som herved fik et Kig ind i Administrationen. Samarbejdsudvalgene, der for Tiden er aktuelle, berørte Generaldirektøren ogsaa og udtalte, at han vilde være den første til at byde dem velkommen i Generaldirektoratet. Det vilde være interessant at se, om denne nye Institution kunde yde den rigtige Indsats, hvis det f. Eks. skulde blive nødvendigt med Afskedigelser paa Grund af stor Nedgang i Jernbanetransporterne. Han lagde dog ikke Skjul paa, at efter hans Formening havde Dørene i Generaldirektoratet altid staaet aabne for Organisationerne, naar Spørgsmaal, af hvad Art det saa end var, var opstaaet.

Hovedkasserer Kai Svendsen maatte paa Talerstolen og fortælle om „Hvorledes administreres Foreningens Midler“, et Emne, som altid har Tillidsmænds Interesse. Svendsen begyndte med at definere vort Kontingent og kom selvsagt ind paa Foreningens Udgifter. En Kongres paa 2 Dage koster 30 000 Kr. og Feriehjemmet modtager i Tilskud 11 000 Kr. om Aaret fra Hovedkassen. Endvidere blev de forskellige Fonds omtalt. Foreningens Formue er i Dag 684 000 Kr. og Feriehjemmet har en Kapitalværdi paa ca. 300 000 Kr. Det ses heraf, at det er en stabil Forening, som gennem Tiderne ved smaa Midler har skabt sig en solid økonomisk Stilling.

Statsbanernes Auditor, K. B. Hansen, holdt et Foredrag om „Personalets Retsstilling samt Sagers Behandling ved Auditøren“. Herunder oplyste Auditøren, at ingen Tjenestemand kan blive afskediget uden Auditørkendelse, derimod kan Generaldirektøren omstøde Auditørens Indstilling om Afskedigelse.

Arkivar Børge Schmidt fra Arbejderbevægelsens Bibliotek talte om „Hvordan aktiviseres Oplysningsarbejdet“. Børge Schmidt gav først en kort Oversigt over de gamle Pionerers Indsats i Arbejderbevægelsen. I 1910 aabnedes den første Arbejderhøjskole i Esbjerg, og efter at 8 Timers Arbejdsdagen i 1918/19 var blevet indført, fik Arbejderne ogsaa mere Fritid, saaledes at Oplysningsarbejde kunde dyrkes i Studiekredse. Foredragsholderen gjorde Tillidsmændene opmærksom paa, at igennem „Arbejdernes Oplysningsforbund“ kan faas al den Hjælp med Hensyn til Literatur, som der i Studiekredsen er Brug for. Børge Schmidt berørte forøvrigt et Spørgsmaal, der tidligere har været nævnt i Dansk Lokomotiv Tidende, idet han pegede paa D. S. B.s Kinovogn, som kunde blive et vigtigt Redskab i Oplysningsarbejdet.

Borgmester P. Hansen fra Kalundborg var ogsaa en af Kursusets Foredragsholdere og talte om „Kommunale Problemer“. Tilhørerne blev gjort bekendt med, hvordan en By som Kalundborg ledes. Bl. a. kom Borgmesteren ind paa Valgregler til et Byraad og hvorledes de forskellige nedsatte Udvalg arbejder.



Feriehjemmets smukke Spisestue som Foredragssal.

S. Suneson indledede en Diskussion over Emnet „Hvordan skabes Arbejdsglæde“? Et Problem, der er stærkt fremme i Tidens Spørgsmaal, og mange af Deltagerne tog Del i den interessante og livlige Diskussion.

En af Kursusgæsterne, Overportør Meldgaard Kristensen, Dansk Jernbane Forbund, der for øvrigt for kort Tid siden er valgt til dette Forbunds Viceforretningsfører, holdt et instruktivt Foredrag omhandlernde Sygefradragsbestemmelser. Til Støtte for sit Foredrag benyttede Meldgaard Kristensen en af ham selv udarbejdet Plan med forskellige Data anført, hvilken paa en udmærket Maade gav Deltagerne et Indblik i, hvorledes de nævnte Bestemmelser skal forstaas.

Vore 2 udenlandske Gæster, Lokomotivfører O. E. Gode fra Svenska Järnvägsmannaförbundet og Lokomotivfyrbøder Leif Opheim fra Norsk Lokomotivmands Forbund gav en kort Redegørelse over, hvorledes Forholdene er i deres respektive Lande paa de Omraader, der blev behandlet paa Kursuset.

Stort set ligger de nogenlunde ens med Hensyn til Arbejdstid og deslige, men i Sygefradragsbestemmelser, Efterindtægt og Pension ligger vi her i Danmark noget foran.

Den sidste Dag var arrangeret en Udflugt til Kalundborg By, hvorunder Kirken, Raadhuset og Biblioteket blev beset. Deltagerne fik Lejlighed til at beundre den smukke, ejendommelige Altertavle, der findes i Kirken, samt det smukke Skib, ophængt i Loftet over Midtergangen, hvilket forøvrigt er udført og skænket af en nu pensioneret Lokomotivfører.

Raadhuset, der for nylig er blevet moderniseret, blev beset under Ledelse af Borgmesteren, og det var interessant at se, hvorledes alt var velindrettet til Opfyldelse af hvert sit bestemte Formaal.

Biblioteket er indrettet i en Bygning fredet i Klasse A, men dets Indhold var moderne og absolut paa Højde med den nuværende Tids Krav.

Den sidste Aften Deltagerne var samlet, afholdtes der en lille Afskedsfest, hvor samtlige Kursusledere blev hyldet for deres personlige Indsats, hvilket havde været medvirkende til at skabe den Lyst, Flid og Interesse, Deltagerne havde vist.

Der er nu blevet Grobund i Oplysningsarbejdet blandt Lokomotivmændene, og det er at haabe, at den her praktiserede Form vil fortsætte; Udgiften hertil er givet godt ud og kommer forhaabentlig tilbage igen i Form af en dygtig Tillidsmandsstab.

Ved Afholdelsen af et saadan Kursus er ogsaa et Moment af væsentlig Betydning for Organisationen som Helhed. Den Struktur, vor Forening har, med de mange Afdelinger spredt over hele Landet, bevirker, at Tillidsmændene ret sjældent kommer i Kontakt med hinanden, og derfor har det stor Værdi, at disse i 8 Dage kommer i mere personlig Berøring med hinanden, udveksler Tanker og Mening til Gavn og Opbyggelse for den Forening, vi alle tilhører, og som hvert eneste Medlem er interesseret i bliver saa stærk og indflydelsesrig som mulig.

Vedtægter for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

§ 1: Som Organ for de forhandlingsberettigede Tjenestemandorganisationer ved DSB for Behandling af Spørgsmaal af fælles Interesse for Organisationernes Medlemmer danner Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation *Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg*.

§ 2: Stk. 1. Fællesudvalgets Opgaver er at optage til Behandling Spørgsmaal af fælles Interesse for flere af eller alle de tilsluttede Organisationer og deres Medlemmer, som af tilsluttede Organisationer, DSBs Generaldirektorat eller andre maatte blive forelagt Fællesudvalget, eller som det selv maatte finde Anledning til at optage til Behandling.

Stk. 2. Fællesudvalget skal overfor Generaldirektoratet, Regering og Rigsdag (jfr. Stk. 3 og § 6 Stk. 2) varetage alle Spørgsmaal vedrørende Lønnings-, Pensions-, Arbejdstids-, Fribefordring- og lignende Spørgsmaal, der hviler paa Bestemmelser i Tjenestemandsløven og de sig dertil tilsluttede Afgørelser, ligesom det skal behandle Sager vedrørende regelmentariske Bestemmelser eller Forhold, der er fælles for Organisationerne og deres Medlemmer, saavel naar det angaar Forhold, hvor DSB er Part, som udadtil mod andre Organisationer eller Offentligheden.

Stk. 3. Spørgsmaal, der efter deres Natur henhører under de Centralorganisationer, de tilsluttede Organisationer tilhører, skal ikke kunne behandles i Fællesudvalget, men af dette eller paagældende Organisation henvises til Centralorganisationernes Behandling, evt. ledsaget af Fællesudvalgets Udtalelse.

§ 3: Stk. 1. Fællesudvalget bestaar af 11 Repræsentanter; 4 fra Dansk Jernbaneforbund, 3 fra Jernbaneforeningen, 2 fra Dansk Lokomotivmands Forening og 2 fra Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation.

Stk. 2. Organisationerne fastsætter selv Valgmaade og Valgperiode for deres Repræsentanter, og tilstiller Fællesudvalget Meddelelse, naar der sker Ændringer i deres Repræsentations Sammensætning.

§ 4: Stk. 1. Fællesudvalget vælger af sin Midte et Arbejdsudvalg bestaaende af 5 Repræsentanter (Formand, Næstformand, Sekretær og 2 Medlemmer), hvoraf kun Formand og Sekretær kan tilhøre samme Organisation. Valgene gælder for 2 Aar ad Gangen; Genvalg kan finde Sted.

Stk. 2. De nærmere Regler for Arbejdsudvalgets Virksomhed fastsættes af Fællesudvalget i en Forretningsorden.

Stk. 3. Naar presserende Sager foreligger, kan Arbejdsudvalget træffe Bestemmelse paa Fællesudvalgets Vegne; i saa Tilfælde udsendes snarest til Fællesudvalgets Medlemmer Meddelelse om det skete.

Stk. 4. Indenfor de af Fællesudvalget optrukne Linier har Arbejdsudvalget Bemyndigelse til at handle paa Fællesudvalgets Vegne.

Stk. 5. Formanden for Arbejdsudvalget leder Fællesudvalgets Arbejde og Møder; Henvendelser om Optagelse af Sager til Behandling rettes til Formanden, der fastsætter Tid og Dagsorden for Møderne.

Stk. 6. Paa Begæring af blot een Organisations Repræsentanter skal Fællesudvalget sammenkaldes til Møde, naar der opgives Dagsorden, og der af Formanden skønnes at være Grund til omgaaende Møde.

Stk. 7. Fællesudvalget er beslutningsdygtigt, naar samtlige kontraherende Organisationer er repræsenteret.

§ 5: De kontraherende Organisationer forpligter sig til at lade alle Fællessager behandle gennem Fællesudvalget (jfr. dog § 2, Stk. 3). Sager, der henhører under Centralorganisationerne, kan forud for Fremsendelse dertil behandles i Fællesudvalget, der — hvis Enighed opnaas — kan fremsende dem til Centralorganisationerne paa Fællesudvalgets Vegne.

§ 6: Stk. 1. Kan der ved Fællesudvalgets Drøftelser vedrørende Formen for en Sags videre Behandling ikke opnaas Tilslutning fra den forslagsstillende Organisation, eller mener Udvalget ikke at kunne rejse en Sag, staaer det den paagældende Organisation frit for selv at søge Sagen fremmet overfor DSBs Administration. Dog kan der ikke efter denne Bestemmelse rejses Sager, hvis Gennemførelse vil faa Indflydelse paa andre end den paagældende Organisations Medlemmer.

Stk. 2. Henvendelser til Ministeriet eller Rigsdagen skal dog ske gennem de forhandlingsberettigede Centralorganisationer, medmindre disse Bestemmelser aabner anden Vej.

§ 7: Stk. 1. Ved Fremsendelse af Sager til Behandling i Fællesudvalget gælder følgende Regler:

Den forslagsstillende Organisation tilstiller Fællesudvalgets Formand Sagen i 5 Eksemplarer, som ved Dagsordenens Udsendelse tilstilles Arbejdsudvalgets Medlemmer.

Stk. 2. Sager, der rejses paa Fællesudvalgets Møder uden at have været optaget paa Dagsordenen, udsendes — saafremt Udvalget beslutter at fremme dem — af Fællesudvalgets Sekretær i Genpart til de deltagende Organisationer.

Stk. 3. Sager, der optages til Behandling paa Fællesudvalgets Foranledning, udsendes i Genpart til de respektive Organisationer før eller efter det Møde, hvor de enten er rejst eller optaget til Behandling. Denne Udsendelse sker gennem Fællesudvalgets Sekretær.

Stk. 4. Naar Fællesudvalgets Formand berammer Møde, fastsættes Mødets Dagsorden, d. v. s. de indsendte Sager, der vil komme til Behandling.

Stk. 5. Ønsker en Organisation at faa optaget Sager paa Dagsordenen efter dens Udsendelse, foranlediger den selv Genpart af den eller de paagældende Sager sendt til Organisationerne inden Mødet. I modsat Fald følges den under Pkt. 3 angivne Regel.

Stk. 6. De nærmere Fremgangsmaader ved de enkelte Sagers Behandling bestemmes af Fællesudvalget i hvert enkelt Tilfælde.

§ 8: Stk. 1. Er en Sag overgivet til Behandling i Fællesudvalget, eller det af dette er meddelt, at man derfra har optaget det paagældende Spørgsmaal til Behandling, er kun Udvalget bemyndiget til at fremme den og forhandle med de paagældende Myndigheder derom.

Stk. 2. Kan der ved Forhandling eller Henvendelser ikke opnaas et Resultat, der af Forhandlingsudvalget (Arbejdsudvalget) eller Fællesudvalget anses for akceptabelt, og Fællesudvalget ikke anser det for muligt at opnaa bedre Resultat, kan den forslagsstillende Organi-

sation derefter paa egen Foranledning forsøge Sagen løst, jfr. dog § 6, Stk. 1.

§ 9: Fællesudvalget kan kun rette Henvendelser til Offentligheden (Pressen), Rigsdagen eller Ministeriet om fælles Anliggender under de i § 6, Stk. 2 nævnte Vilkaar og kun, naar Fællesudvalget er enig i Henvendelsens Ordlyd og Hensigt.

§ 10: Stk. 1. Udgifterne ved Fællesudvalgets Arbejde afholdes af de deltagende Organisationer saaledes, at DJF betaler $\frac{3}{6}$, de øvrige Organisationer hver $\frac{1}{6}$. Regnskabet føres af Sekretæren, der hvert Aar i Marts Maaned udskriver Bidrag hos de tilsluttede Organisationer.

Stk. 2. Udgifter til Diæter m. v. for de i Fællesudvalgets og Arbejdsudvalgets Møder, Forhandlinger m. v. deltagende Repræsentanter udredes af de respektive Organisationer.

§ 11: Stk. Konstaterer Fællesudvalget, at der fra nogen af de deltagende Organisationers Side foreligger Brud paa disse Bestemmelser, betragtes paagældende Organisation som udtraadt.

Stk. 2. Udtrædelse kan iøvrigt ske ved skriftlig Udmeldelse med 6 Maaneders Varsel, og udtræder mere end een Organisation, skal Fællesudvalget optage til Drøftelse, om Fællesudvalget forsat skal bestaa.

Betydningsfulde Forbedringer for de Internationale Togforbindelser.

Paa den internationale Køreplanskonference, der i Aar er afholdt i Krakow den 6.—16. Oktober med Repræsentanter fra de fleste europæiske Lande samt fra de forskellige Besættelseszoner i Tyskland og det internationale Sovevognsselskab, og hvor Køreplanerne for alle de vigtigste internationale Tog fastlægges for den følgende Sommerperiode, er der for Danske Statsbaners vedkommende opnaaet betydningsfulde Resultater.

For den hidtidige Skandinavien—Schweitz Ekspres lykkedes det fra Maj 1949 at faa etableret en Skandinavien—Schweitz—Italiensekspres, med Afgang fra København H. Kl. 10,40 og Ankomst næste Dag til Basel Kl. 14,52 og Roma tredje Dagen Kl. 12,25. I modsat Retning bliver Forbindelsen fra Roma Kl. 18,10, fra Basel næste Dag Kl. 15,00, Ankomst til København H. tredje Dag Kl. 19,25. Toget har i begge Retninger Forbindelse til Stockholm og Oslo. Fra Basel bliver der fortrinlig Tilslutning til Zürich, Luzern, Bern, Interlaken o. s. v.

Togene vil blive betydeligt fremskyndet gennem Tyskland, idet bl. a. Lokalbefordring og Inddragning af en Række Standsninger undervejs bortfalder, hvorved Togets Karakter af international Langvejstog yderligere understreges. Befordringstid København—Roma bliver herefter 49—50 Timer.

Med Hensyn til Bekvemmelighed bliver der ganske væsentlige Forbedringer, idet der kommer direkte Sovevogne, og gennemgaaende Vogne med 1. og Fællesklasse paa saa godt som hele Ruten. Saa snart som muligt og antageligt i Løbet af Sommeren 1949, vil der blive indsat Sovevogne af ny Type, som ogsaa fører Sovevogne paa Fællesklasse.

For Nordekspressen mellem Skandinavien og Belgien/Frankrig (med Tilslutning via Ostende til England) vil Køretiden blive reduceret med 2 Timer. Ogsaa dette Tog vil blive forsynet med Sovevogne af ny Type København—Paris, København—Ostende med Sovepladser baade af 1. og Fællesklasse. Mellem Paris og Hamburg

bliver der endvidere etableret et nyt Togpar, der i Hamburg faar Tilslutning til Skandinavien—Holland Ekspres, med direkte Siddevogn mellem Paris og København.

Der blev endvidere paa Kongressen drøftet Mulighed for direkte Forbindelse København—Berlin—Prahavia Gedser—Warnemünde med Genhæmførelse af Sovevogn, eventuelt alm. Vogn i Forbindelse med Sovevogn over hele Strækningen eller over en Del af denne 2—3 Gange ugentlig. Imidlertid ligger Køreplansforholdene for Tiden saa vanskeligt, at en tilstrækkelig god Forbindelse ikke kunde opnaas, idet det ikke var muligt at naa Hurtigtogene mellem den tysk-czekoslovakiske Grænse og Praha og næppe muligt at ændre disses Løb. De interesserede Jernbaneforvaltninger var imidlertid enige om hver for sig at underkaste Spørgsmaalet en detailleret Undersøgelse og derpaa at tage en ny Drøftelse af Muligheden.

Til Belysning af de internationale Togs Betydning for Trafikken mellem de nordiske Lande paa den ene Side og det sydlige og vestlige Udland paa den anden Side kan det nævnes, at de tre Tog over Landgrænsen via Padborg i de 4 Maaneder Maj—August 1948 inkl. i Retningen fra Danmark har befordret ialt ca. 67 000 Rejsende og et tilsvarende Tal i modsat Retning. Heraf falder ca. 28 000 paa Nord-Expres, ca. 16 800 paa Skandinavien—Schweitz Ekspres og ca. 21 400 paa Skandinavien—Holland Ekspres.

Smaa, men nyttige Tidsskrifter.

Socialpolitisk Forening, hvis Hovedopgave det bl. a. er at udbrede Kendskab til og Interesse for sociale Forhold, er begyndt Udsendelsen af en Del Smaaskrifter, omhandlende sociale Forhold. Disse Smaaskrifter kan erhverves til en fordelagtig Pris af 65 Øre eller 1 Kr., alt efter Skrifternes Størrelse. De sidst udkomne er Smaaskrifterne Nr. 5 og 6, omhandlende henholdsvis „Samfundets Hjælp i Sygdomstilfælde“ og „Plejhjem eller Børnehjem“?.

I „Samfundets Hjælp i Sygdomstilfælde“ er fremført Kritik og Forslag af Professor, dr. med Poul Bonnevie. Doktoren giver en Redegørelse for de Tanker og Betragtninger om en Videreudvikling af den sociale, humane og demokratiske Ide, som ligger til Grund for Sygekassebevægelsen. En Udvikling, der gaar i Retning af at bringe de lokale Sygekasser i nærmere Kontakt med den socialpolitiske Udvikling, som i Tidernes Løb har fundet Sted.

„Plejhjem eller Børnehjem“? indeholder i stenografisk Referat de Indlæg og den derefter følgende Diskussion, der har fundet Sted ved Afholdelsen af en af Socialpolitisk Forening arrangeret Runderbords-Konference over Emnet: Barnets Tarv — Samfundets Økonomi. I dette Smaaskrift redegøres fra sagkyndig Side for de forskellige Synspunkter, der maa tages i Betragtning, naar Spørgsmaalet om Nødvendigheden af et Barns Fjernelse fra dets Hjem kommer paa Tale.

Da disse Smaaskrifter er et Led i Bestræbelserne for at udbrede Kendskab til de sociale Forhold her i Landet, kan vi anbefale vore Medlemmer at erhverve dem.

Eventuelle Bestillinger kan afgives til Foreningens Kontor, Hellerupvej 44, Tlf. Hellerup 7269.

Forhøjelse af Satserne for Betaling af Overarbejde og mistede Fridage.

Efter Finansministeriets Afgørelse vil de i Ordreserie A, Siderne 85 — VI og 86 a — VI anførte Satser for Betaling af Overarbejde og Vederlag for mistede Fridage for Tidsrummet 1. Oktober til 31. Marts 1949 være at erstatte af følgende:

	Betaling for Overarbejde	Betaling for mistede Fridage
For Tjenestemænd i 9, 11, 13 og 17 a Lønningsklasse samt Trafikmedhjælpere efter 2 Aars Tjeneste som saadanne	4,65 Kr.	37,20 Kr.
For Tjenestemænd i 14, 16, og 17 b og c Lønningsklasse, for Trafikmedhjælpere med indtil 2 Aars Tjeneste samt for Trafikelever, der har bestaaet Fagprøve ..	4,25 Kr.	34,00 Kr.

RETNINGSVISER KONTRA HASTIGHEDSVISER

Bladet „Sikringsteknikeren“, der er Organ for Telefon-, Telegraf- og Sikringsteknik, bringer i Nummeret for Maj Maaned nedenstaaende Artikel af Afdelingsingeniør ved Statsbanerne Hr. Wessel Hansen.

„Naar Tog befarer en Banestrækning med smaa Kørehastigheder, og naar Strækningens maksimale Kørehastighed ikke er væsentlig større end Indkørselshastigheden til de enkelte Stationers Togveje, vil Lokomotivpersonalets urigtige Opfattelse af den i et givet Øjeblik tilladte maksimale Hastighed kun yderst sjældent fremkalde Ulykker.

For Tog med relativt store Kørehastigheder — 100 km/t og derover — stiller Sagen sig derimod noget anderledes, idet en Fejlvurdering af den tilladte Hastighed kan medføre lige saa alvorlige Ulykker som f. Eks. Brud paa en Stations Central-sikring.

Ved de store Kørehastigheder vil det derfor være en Fordel, dersom Stationernes Indkørselssignaler paa en eller anden Maade er indrettet til at angive den tilladte Indkørselshastighed for de enkelte Togveje. Vil man ikke gaa den Vej for at undgaa Ulykker, maa man lade alle Indkørsler ske med en fælles, mindre Hastighed, saaledes at kun Gennemkørslerne sker for Maksimalhastigheden. Naturligvis vil Tjenestekøreplanens Oplysninger om de tilladte Kørehastigheder være af stor Betydning, men jo længere Strækning en Lokomotivfører til daglig skal gennemkøre, desto mindre Lokalkendskab kan han påregnes at have til de Stationer, han passerer.“

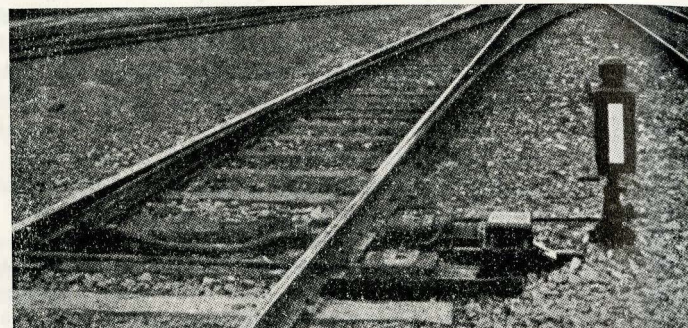
Afdelingsingeniøren kommer derefter ind paa Sammenligninger med Sikringsanlæg i U.

S. A., hvor man bruger forskellige Farvekombinationer i Signalbilleder, og stiller det Spørgsmaal: Er det danske Signalsystem tilstrækkeligt godt?

Retningsviserne i det danske Signalsystem har som bekendt kun til Hensigt at advisere Lokomotivpersonalet om, hvorvidt den indstillede Togvej til det mindst krumme Spor (største Indkørselshastighed paa den paagældende Station) eller til et mere krumt Spor (mindre Indkørselshastighed paa den paagældende Station).

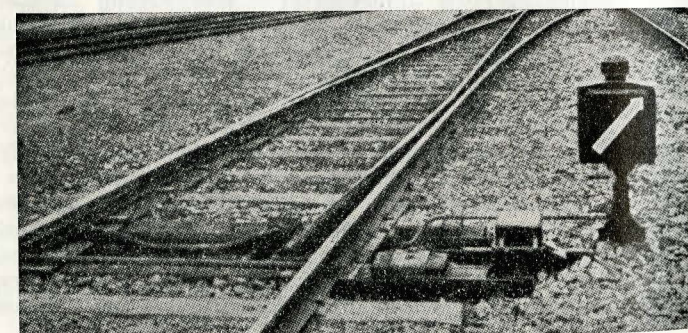
Retningsviserne er i sin Oprindelse at betragte som et „fremskudt Sporskiftesignal“, der respekterer Stillingen af Stationens Indgangssporskifte.

I Signalreglementet af 1935 findes Bestemmelserne for Retningsviseren da ogsaa kun omtalt under Sporskiftesignaler paa følgende Maade:



Signal Nr. 20

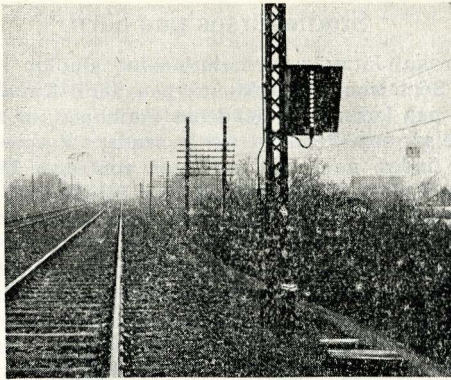
ved Indkørselssignaler, at Togvejen er indstillet gennem den lige (mindst krumme) Skinnestreg i alle modgaaende Sporskifter.



Signal Nr. 21

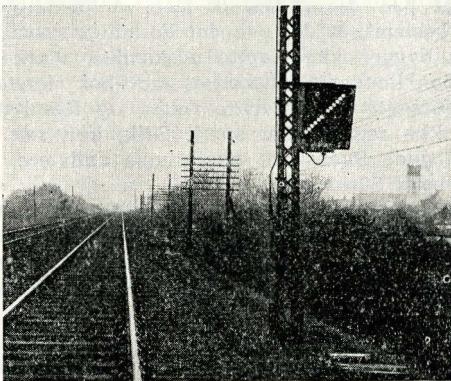
ved Indkørselssignaler, at Togvejen er indstillet gennem den krumme (mest krumme) Skinnestreg i et eller flere modgaaende Sporskifter. Pilen viser, til hvilken Side den første Afvigelse sker.

I Signalreglementet af 1944 er Retningsviseren optaget som selvstændigt Signal, der kan supplere Indkørselssignalet, og Bestemmelserne her er ændret til:



Signal Nr. 18.

Togvejen stillet til lige (mindst krumme) Spor.



Signal Nr. 19.

Togvejen stillet til krumt (mest krumme) Spor.

Signalet tilkendegiver, regnet nede fra og op-
efter, til hvilken Side den indstillede Togvej ligger
i Forhold til det lige (mindst krumme) Spor).

Selv om de nye Bestemmelser i visse Hense-
ende giver en klarere Angivelse af, hvilke Signaier
de enkelte Retningsvisere skal kunne vise, vil der
dog stadig være Mulighed for Vilkaarlighed paa en
Række Bystationer, bl. a. fordi der i flere Tilfælde
er mere end een Togvej paa en Station, der kan
betegnes som den mindst krumme. Hertil kommer,
at Retningsviseren kun indirekte giver Lokomotiv-
føreren Kendskab til, hvilken tilladt, maksimal Ha-
stighed en Togvej maa passeres, idet den egentlige
Oplysning herom maa søges i Tjenestekøreplanen.

Et Eksempel vil vise dette:

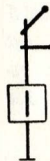
Et Tog, der skal køre fra Slagelse til Korsør, vil
paa Stationerne Forlev og Korsør kunne faa føl-
gende Signalgivning paa Retningsviserne:

	Mindst krumme Spor		Mest krumme Spor	
Forlev		120 km/t		50 km/t
Korsør		30 km/t		30 km/t

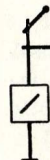
Det ses, at samme Signalbillede, vist paa Ind-
kørselssignalet paa to Stationer, kan have vidt for-
skellig Betydning med Hensyn til Hastighed. Ret-
ningsviserne paa Korsør har i omhandlede Hense-
ende slet ingen Betydning, da alle Stationens Tog-
veje kun maa befares med maksimalt 30 km/t.

Imidlertid kan en simpel Ændring af Retnings-
viseren, saaledes at dens Funktion udelukkende
bliver en Hastighedsvisning, medføre, at der i det
danske Signalsystem fremkommer eentydige Hastig-
hedsangivelser paa tilsvarende Maade som i det
amerikanske, uden at man samtidig faar en tilsva-
rende Uoverskuelighed. Ved en saadan Ændring
af Retningsviserens Betydning vil man ganske vist
blive nød til at opgive at vise Retningen af den
indstillede Togvejs Afvigelse, men for Lokomotiv-
føreren har denne Oplysning næppe større Inter-
esse, navnlig ikke paa Bystationer med flere Tog-
veje for samme Signalbillede paa Retningsviseren.

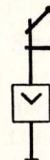
Ændringen af Retningsviseren kan f. Eks. ud-
føres saaledes:



„Kør“ med den for Gennemkørselssporet
tilladte Maksimalhastighed, jfr. Køreplanen.



„Kør“ med nedsat Hastighed, 50—60
km/t.



„Kør“ med Varsomhed, 30 km/t eller
derunder.

Tilsvarende Signalbilleder forudsættes indført i
Forbindelsen med „Kør igennem“.

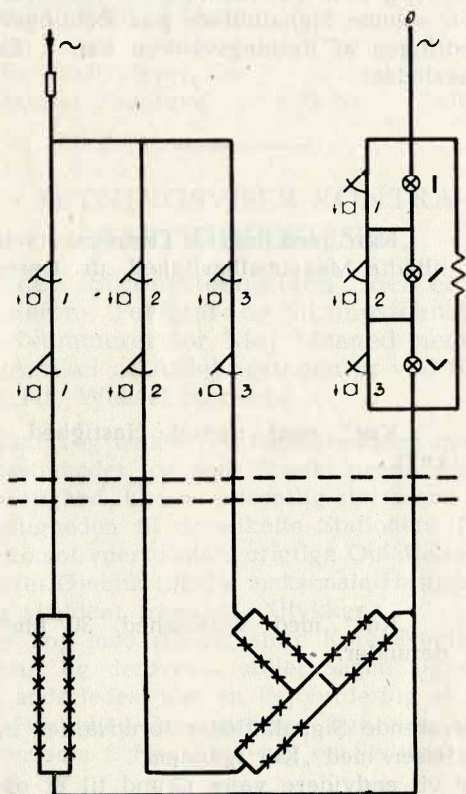
Der vil endvidere være Grund til at overveje,
hvorvidt den elektriske Kobling mellem Hastig-
hedsviseren og Indkørselssignal skal være den sam-
me som nu anvendt mellem Retningsviser og Ind-
kørselssignal, eller om det ikke vil medføre væsent-
lige Fordele at ændre Koblingen saaledes, at Ha-
stighedsviseren skal være tændt, inden et Indkør-
selssignal kan vise „Kør“ eller „Kør igennem“. En
saadan Ændring vil bl. a. medføre, at man paa Ha-
stighedsviseren kan vise „Varsomhed“, ogsaa naar
Betingelse for „Kør“ ikke er til Stede, f. Eks. i For-
bindelse med Tilladelse til „telefonisk Indrange-
ring“.

Ved Indførelsen af Hastighedsvisere kan man
desuden opnaa en Række andre Fordele, saaledes
kan nævnes, at det vil være muligt automatisk
at vise en mindre Hastighed, saafremt der af Be-
tjeningspersonalet foretages visse sikkerhedsmæs-

sige Indgreb i Sikringsanlægget f. Eks. i Tilfælde, hvor Sporisationer sættes ud af Virksomhed. Til lige vil det ved større Sporarbejder være muligt at omkoble Hastighedsviseren til at vise en mindre Hastighed end normalt, saalænge Arbejderne staar paa.

Man kan da spørge, hvilke sikringstekniske Arbejder, der skal udføres for at ændre Retningsviseren til en Hastighedsviser.

Paa de Retningsvisere, der er indrettet til at give 3 Signalbilleder, vil Ændringen kun medføre, at der fra Retningsviseren skal borttages 6 Lampe- og Liniefatninger samt foretages en Omkobling — jfr. Fig. 1, og i Centralapparatet indføres et Lampekontrolrelæ. I de øvrige Retningsviserinstallationer vil Ændringen blive tilsvarende, men den vil iøvrigt afhænge af, om Antallet af Signalbilledet skal ændres.



Eksempel paa Ændring af Retningsviser til Hastighedsviser eventuelt Lampekontrolrelæ skal anbringes i Returledningen.

Der bliver af Afdelingsingeniøren her peget paa et Forhold, der har stor Betydning for Sikkerhedstjenesten. Med den Udvikling, der gennem Aarene har fundet Sted indenfor Togenes Hastigheder og Belastning, samtidig med at der stilles Krav om Strækningkendskab paa en Strækning som f. Eks. fra København til Aarhus, vil det skitserede Forslag om en yderligere Modernisering af Signalsystemerne maaske faa Betydning. Vi lader Spørgsmaalet gaa videre til vore Medlemmer, og tænker i den Forbindelse ikke mindst paa vore Repræsentanter i Signalkommissionen.

Studiekursus paa Särö.

Svenska Järnvägsmannaförbundet afholdt i Dagene 7.—21. September Studiekursus paa Särö. Kursuset blev afholdt paa Lokomotivmændenes Feriehjem, og skønnere Omgivelser som Rammen om et saadant Kursus kan vel næppe findes, naar lige undtages vort eget Feriehjem. Särö er Endestationen paa en lille Privatbane, som udgaaer fra Göteborg og ligger overordentlig smukt i Bunden af Göteborgs Skärgård Stedet er beboet af saa godt som ene Rigmænd, og der ligger nogle pragtfulde Sommervillaer paa Størrelse med smaa Palæer. Svenske Lokomotivmænd fik for en Del Aar siden af en Rigmand foræret en Grund, som de siden ved Indkøb, har udvidet ganske betydeligt. Grunden er højt beliggende med en herlig Udsigt over Skärgården, og paa dette Sted har Lokomotivmændene bygget et Feriehjem, der hverken i Størrelse eller Udstyr staar tilbage for de øvrige Sommerhjem paa Stedet.

Der knytter sig forresten en pudsig Historie til Gavebrevet paa denne Grund. Der var nemlig i Gavebrevet bestemt, at der paa det Feriehjem, som man agtede at bygge, ikke maatte udskænkes stærke Drikke. Naar man kender Svenskernes mott-bok, forstaar man, at de forsøgte at faa dette rettet, og Resultatet blev, at Øl ikke regnes som stærk Drik, kun ren Spiritus, som de gode Svenskere altsaa maa undvære, naar de ferierer paa Särö.

Naar man skal ind paa en Omtale af Svenskernes Maade at afholde Kursus paa, en Maade, som efter sigende skal være ens indenfor alle Organisationer, saa er det første, der falder i Øjnene, at man her i Studiekredsens Fædreland, ikke bruger denne, efter vor Mening ganske ypperlige Form for Undervisning. Samtlige ca. 60 Deltagere var samlet i eet Lokale til 6 à 7 Forelæsninger om Dagen. Selv om man maa give Svenskerne Ret i, at man ved denne Form kan skaffe gode Talere, mangler der alligevel den Samhørighed og den Kontakt, der er mellem Deltagere og Leder i en velledet Studiekreds, og her kan Kredse jo slaas sammen, naar de virkelige Talere kommer, hvad man jo ser paa de Tillidsmandskursus, vore Organisationer afholder.

Men som sagt, der var 6 à 7 Forelæsninger om Dagen, hver paa 3 Kvarter, som blev overholdt meget nøje og aldrig overskredet. Man havde nemlig udnævnt en af Kursisterne til en Slags Klokke, der havde Opsigt med et Startvækkeur, der, naar de 3 Kvarter var gaaet, satte i med et infernalsk Spektakel, der kunde faa selv den mest rutinerede Taler til at holde inde med et Gisp, og som i hvert Fald fik den Taler, der blot havde hørt det een Gang, til ved næste Forelæsning at blive færdig inden for de 3 Kvarter. Alene Ideen er ganske god og kan godt tages op herhjemme under en lidt mildere Form maaske, evt. ved at man gør Taleren opmærksom paa, at der kun er fem Minutter tilbage af hans Tid, for eet er sikkert, naar man som paa Särö har 6 til 7 Forelæsninger pr. Dag, kan en enkelt Taler ved at overskride sin Tid, slaas et Program fuldstændigt i Stykker. Altsaa en lidt mildere Form end Chockbehandling maa være paa sin Plads.

Hvilke Emner beskæftiger Svenskerne sig saa med paa disse Kursus? Svaret er alt eller saa godt som alt. Der er meget her, som er værd at tage op paa vore Kursus. Ganske vist strækker Svenskernes Kursus sig over 2 Uger mod kun een Uge hos os; men til Gengæld har Svenskerne ogsaa taget alle Emner indenfor Arbejderbevægelsen med. Ved Gennemlæsning af Programmet ser man, at Emnerne strækker sig over baade den internationale og nationale Fagbevægelse, den politiske Arbejderbevægelse, Socialdemokratiets Historie og Ud-

vikling, industrielt Demokrati, foruden alt hvad der hører ind under Emnet „Tjenestemandsforhold“, herunder Tjeneste- og Organisationsforhold i de andre nordiske Lande. Endvidere var der 7 Forelæsninger over Bogføring; det kender vi vist ikke til herhjemme, men jeg vil tro, at det kunde have en ikke ringe Betydning for vordende Tillidsmænd.

Som man vil se, var det et vidt omspændende Program, som jo skulde kunne give Stof til store Diskussioner ved et Kursus som dette, der havde Deltagere fra alle Tjenestegrene indenfor S.J. Det var desværre ikke Tilfældet, og jeg mener, at havde det været i en Studiekreds her i Landet, var man kommet meget dybere ind i Emnet, og det gav man mig ogsaa Ret i deroppe, idet man dog henviste til, at store Kredse lettere kunde skaffe Foredragsholdere.

Svensk Jernbaneforbunds Oplysningsarbejde er ordnet paa en lidt anden Maade end her hos os. Herhjemme er der jo i alle Tjenestemandsorganisationer nedsat et Landsoplysningsudvalg, der koordinerer Oplysningsarbejdet og arbejder sammen med de lokale Oplysningsudvalg. I Sverige har man ogsaa de lokale Udvalg, men mangler Landsoplysningsudvalget, hvis Arbejde Hovedledelsen tager sig af; Ledelsen har til sin Hjælp ansat en Oplysningssekretær, der varetager alt indenfor Oplysningsarbejdet, og som virker som Kursusleder paa de Kursus, der afholdes, ligesom han rejser rundt til de week-end Kursus, der afholdes rundt om i Afdelingerne, hvor han virker som Studieleder. Man har en stærk Fornemmelse af, at man indenfor de svenske Forbund gør et stort Stykke Arbejde for at dygtiggøre Kollegerne, ligesom der indenfor Medlemmernes Rækker vises meget stor Interesse for Sagen ved ivrig Deltagelse ikke alene i de store Kursus, som dem paa Särö, men ogsaa i de lokale week-end Kursus og i de Studiekursus, der afholdes Vinteren igennem.

Det er jo ikke første Gang, en dansk Lokomotivmand deltager i et svensk Kursus, idet flere har deltaget i Kursus, som blev afholdt af de svenske Lokomotivmænd, der som bekendt er gaaet ind i det svenske Jernbaneforbund.

Bestemmelsen om Udveksling af Deltagere fra de nordiske Jernbaneorganisationer under N. J. U. til Kursus, der afholdes i de forskellige Lande, blev taget paa et Møde, der blev afholdt i Göteborg. Det blev paa dette Møde bestemt, at man som en Overgangsordning til de interskandinaviske Studiekursus skulde sende en Mand fra hvert Forbund, der stod tilsluttet N. J. U.

Samtidig blev det bestemt, at en Mand fra Organisationernes Hovedledelse skulde komme tilstede og forelæse om Organisations- og Tjenesteforhold i det Land, han tilhører. Dette var ogsaa Tilfældet paa Särö, hvor Sekretær i D. J. F. J. K. F. Jensen kom og forelæste om Organisations- og Tjenesteforhold herhjemme.

Naar man vil prøve paa at samle de Indtryk, som man har faaet paa Kursus og ved Samtaler med Kolleger fra de øvrige nordiske Lande, saa siger man til sig selv, at det egentlig er de samme Problemer, man i det store og hele har at slaas med alle Steder. Vi herhjemme synes, at de paa mange Omraader er foran os i de andre Lande; men jeg blev klar over, at vi hverken i organisationsmæssig eller tjenstlig Henseende er bag efter herhjemme.

Ved Afslutningen af denne Redegørelse over et Studieophold i Sverige vil jeg gerne takke den Organisation, der staar som Indbyder, Svenska Järnvägsmannaförbundet og samtidig holde et Løfte, som Medlemmerne af denne Organisation afkrævede mig, nemlig at overbringe en speciel Hilsen fra de svenske Lokomotivmænd, der var samlet paa dette Kursus til deres danske Kol-

leger. Endvidere modtog jeg Hilsener til de danske Lokomotivmænd fra vore norske og finske Kolleger.

J. V. Christiansen.



Rigsbanernes økonomiske Stilling i den engelsk-amerikanske Zone.

I Henhold til en Udtalelse af Generaldirektøren for Rigsbanerne i den sammenslaede engelsk-amerikanske Zone i Tyskland, vil de beregnede Udgifter for 1948 inklusive Skatter til Staten udgøre 3.800.000.000 Reichsmark. Udgifterne til Personalet 1947 udgjorde 70 pCt. af Budgettet. Paa Grund af det rullende Materiales daarligere Beskaffenhed har der været anvendt et ekstra Personale paa 42.000 Personer indenfor Trafikafdelingen, ligesom Nedsættelsen af Kørehastigheden og andre Faktorer har nødvendiggjort Antagelsen af yderligere 10.000 Mand. Under Hensyn til denne Situation har Rigsbanerne besluttet ikke at antage nyt Personale. Det beregnes, at der hvert Aar afskediges 35.000 paa Grund af Alder eller anden Aarsag.

I. T. F.

Billetterne i den vestlige Zone nedsættes.

Billetterne er sænket med 25 pCt. i den vestlige Zone. Tillægsafgiften for Hurtigtogsbillet er ogsaa nedsat. Billetter for Skoleudflugter er sænket med 30—50 pCt. i den franske Zone fra og med den 15. Juli.

Billetterne i sovjet Zonen er ikke nedsat, og noget saadan er heller ikke i Udsigt.

I. T. F.

Sporforbedringer i den franske Zone.

Karlsruhe Distriktet har annonceret efter 500 Arbejdere for at lægge et andet Spor i Rhindalen mellem Offenburg og Benzinge, hvilket blev oprevet efter den franske Occupation.

I. T. F.

Jernbanedriften i Sovjet-Zonen.

Det rapporteres fra Berlin, at under de første 6 Måneder af 1948 er antallet af Vognladninger befordret paa Rigsbanenettet i Sovjet-Zonen øget med 27 pCt. i Sammenligning med samme Periode i 1947. Antallet af Persontog er øget med 24 pCt., og Antallet af Godstog med 32 pCt. i Forhold til sidste Aar. Rigsbanernes Kullagre er i samme Periode forøget med 128 pCt.

I. T. F.

Lokomotivkulförbrug i Storbritannien.

I de 4 Uger fra 19 Maj til d. 18. Juni 1948 forbrugte de britiske Jernbaner 1.031.588 Ts. Kul for Persontog og Godstrafik. Forbruget pr. Lokomotiv pr. Mile udgjorde 32,6 kg, eller 2,7 pCt. lavere end tilsvarende Tal for April 1947, men 24 pCt. over de 26,2 kg, som var Tallet for samme Periode i 1938. En af Hovedårsagerne til denne Forøgelse, er den daarligere Kvalitet af Kul, som nu maa anvendes.



FORENINGENS KONTOR ER FLYTTET.

Dansk Lokomotivmands Forenings Kontor og Dansk Lokomotiv Tidendes Redaktion og Ekspedition er flyttet til

Hellerupvej 44,
Postadresse: Hellerup.
Telf. Hellerup 72 69.

Postkonto uforandret 24 542 og 20 541.
Kontortid 9—16, Lørdag 9—13.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Understøttelser paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer kan faas paa Foreningens Kontor; de maa senest den 15. Nov. være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom midt i December.

Afskedsfest.

Afdeling I's aarlige Afskedsfest denne Gang for det 1948 med Pension afgaaede Medlemmer, afholdes Onsdag den 1. December 1948 Kl. 12,30 i Centralværkstedernes Marketenteri Gb. Indgang gennem Porten i Administrationsbygningen, Otto Bussesvej 5.

Alle tjenestefri Medlemmer bedes give Møde, pens. Medlemmer, der er afgaaede fra Afd. I, er hjertelig velkomne.

Af Hensyn til Bestilling af Smørrebrød, der serveres 4 Stk. Smørrebrød til hver Deltager, er Tegningslisten fremlagt paa Opholdsstuen paa Gb.

Tegningslisten slutter Fredag den 26. November 1948 Kl. 13. Festen er som sædvanlig gratis!

Husk blot at medbringe det sædvanlige gode Humør samt Margarinemærker.

P. A. V.
Th. Frandsen.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum den 7. December 1948 frabedes venligst.

Th. Frandsen, Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes venligst.

L. Kragh, Lokomotivfører, Vejle.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes venligst.

Viggo Johansen, Lokomotivfører, Aarhus.

Taksigelse.

Hjertelig Tak til Struer Lokomotivførerafdeling for udvist Opmærksomhed ved min 75 Aars Fødselsdag.

P. A. Christensen, pens. Lokomotivfører,
Gimsing pr. Struer.

Oplysningsarbejdet i Aarhus.

Fredag den 19. November Kl. 19,30 i Folkebibliotekets Festsal holder Sektionsingeniør S. Haldbo Foredrag om „Nyere Indretninger paa Lokomotiverne“.

Der vil efter Foredraget blive Lejlighed til at stille Forespørgsler.

Tegningsliste fremlagt paa Reserveværelset.

Vinterens Arbejde.

I Vinteren 1948—49 har Oplysningsudvalget i Aarhus startet en Studiekreds over Emnerne „Tjenestemandforhold og Fagforeningskundskab“; Studiekredsen afholdes hver Tirsdag Eftermiddag paa Læseværelset i Lokomotivremisen.

Foruden selve Studiekredsen har Udvalget arrangeret en Foredragsrække med aktuelle faglige Emner.

Foredragene, der vil blive ledsaget af Film og Lydbilleder, vil dække over Emner indenfor baade Dampdrift og Motordrift, og der vil efter enkelte af Foredragene blive arrangeret Besøg paa Centralværkstederne, hvor man under kyndig Vejledning vil bese bl. a. Prøvestandene for Motor og Trykluft.

Nærmere Meddelelser vil blive givet ved Opslag i Lokomotivremisen og her i Bladet.

Til ovennævnte Foredrag, der alle vil blive afholdt i Folkebibliotekets Festsal, haaber Udvalget paa stor Tilslutning fra alle lokale Medlemmer, og vil samtidig herigennem indbyde alle Pensionister, udenbys Kolleger og Aspiranter, der kunde have Lyst til at deltage, til ogsaa at møde op.

Udvalget.



-Det er min kone --! Vi er jo ikke så meget hjemme, - og så mente jeg, at der alligevel var blevet noget tomt, siden Manometrene blev flyttet ned!