



NO 12

December 1948

48. Aargang

FRA SKINNEVEJ TIL LANDEVEJ

Fra Køreplansskiftet 15. Maj 1949 overgaar Stykgodsbefordringen til og fra Landstationerne paa Strækningen Nyborg-Fredericia-Aarhus-Aalborg og Hobro-Aalestrup og muligt paa visse sjællandske Strækninger til Befordring med Statsbanernes egne Automobiles.

Den stadige Tilbagegang i Godsbefordringen indenfor De danske Statsbaner og den dermed følelige Nedgang i Indtægterne, har foranlediget Generaldirektoratet til i Samraad med Distrikterne at genoptage og undersøge Mulighederne for en Koordinering af Transporten af Stykgods fra og til Landstationerne.

Allerede i 1939 indførte man forsøgsvis, at visse Godstog, der oprindeligt standsede ved alle Stationer, kun standsede ved Bystationerne, medens Vogne til og fra Landstationerne blev befordret med Ranglerlokomotiver, saaledes at Vogne til Viderebefordring var til Stede paa nærmeste Bystation, naar det gennemkørende Godstog ankom. Forsøget den Gang blev imidlertid afbrudt af Krigen og Besættelsen, men i den korte Periode denne Praksis anvendtes, havde man dog naaet at indhente saa gode Resultater og høstet saa rige Erfaringer, at man nu uden Betænkeligheder paany søger at føre den ud i Livet. Dette endog med en betydelig Udvidelse, ikke alene ved en Forlængelse af den Banestrækning, Transporten skal foregaa over i første Omgang, men ogsaa ved en Forøgelse af Materiellet ved Køb af egne Lastautomobiles med Paahængsvogne, der skal hente og bringe Godset direkte fra og til Forsenderen og Adres-

saten samt transportere Godset til og fra Landstationerne.

Nedgangen i Godsbefordringen skyldes naturligvis i første Omgang en mindre Produktion af indenlandsk Brændsel, og en Del af det øvrige Gods »Flugt fra Banerne til Landevejene« der er en Følge af den landskendte Konkurrence mellem Skinnevej og Landevej.

Konkurrencen mellem Banerne og de private Vognmænd er ikke af ny Dato, i mange Aar har der været ført en ulige Kamp paa dette Omraade, kun afbrudt af den sidste Verdenskrig, under hvilken og indtil for ca. 1 Aar siden, Banerne stod alene om Godstransporter. Et Enehæredømme, der trods Restriktioner, Driftshindringer og andre vanskelige Transportmuligheder, som besværliggjorde det betydelige Merarbejde, alligevel blev varetaget paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade. Nu melder det gamle men endnu uløste Spørgsmaal sig — En mere effektiv Kontrol af det danske Trafikvæsen. Et Spørgsmaal Transportorganisationerne gennem en Aarrække — og ikke mindst i den Betænkning den endnu siddende Trafikkommision har afgivet — gentagne Gange har peget paa og stillet Forslag til Løsning af. Allerede umiddelbart efter Besættelsens Ophør i 1945 gjorde Organisationerne den daværende Regering opmærksom paa, at en Ændring burde gennemføres — og at den burde gennemføres netop paa det Tidspunkt, hvor Landets Trafikvæsen paa mange Omraader stod overfor en

Genfødselse, der gjorde en Reorganisering mulig. Men selvom den nuværende Trafikminister har paabegyndt en Behandling af Problemet, er noget definitivt ikke fremkommet. — Tidspunktet er maaske ogsaa forpasset.

For Statsbanernes Vedkommende er Tvivlen om en Regulering af Trafikken fra Lovgivningsmagtens Side aabenbart ogsaa vokset, hvorfor man har taget i sin egen Haand at bryde ud af de gamle konservative Rammer og udarbejdet et Forslag om en yderligere Udvidelse af Statsbanernes Landevejstrafik, for derigennem at skabe sig en mere retfærdig Stilling i Konkurrencen om Transporten af Stykgods, og i Haab om samtidigt at faa Regnskabet ført tilbage til Balancepunktet.

Foruden de anførte Strækninger er det Meningen ved senere Køreplansændringer at udvide denne nye og gennemgribende Ændring af Statsbanernes Godsbefordring til ogsaa at omfatte andre Strækninger; der arbejdes for Tiden paa Udarbejdelse af de fornødne Beregninger.

I første Omgang vil der blive indkøbt 18 Lastautomobiler og 7 Paahængsvogne, et Indkøb, der bl. a. muliggøres ved Marshall-Hjælpens Ikrafttræden.

Besparelserne ved den Omlægning af Transporten fordeler sig naturligvis paa forskellige Omraader. Ved de allerede tilendebagte Undersøgelser for Strækningen Nyborg—Aalborg og Himmerlandsbanen, regnes der med en Netto gevinst paa ca. 1 750 000 Kr., der bl. a. fremkommer ved Personalebesparelser, Brændselspriser og Vedligeholdelsesudgifter, der i første Omgang skyldes Inddragning af de lokale Godstog, ligesom en Besparelse i Udgifter til Vedligeholdelse af Lokomotiver og Vogne faar Betydning. Der er selvfølgelig her taget i Betragtning, at ogsaa Lastautomobilerne kræver Revision og Eftersyn, ligesom der er taget Hensyn til Lønninger til Chaufførerne, som forøvrigt skal ugelønnes samt oppebære Procenter af den indkørte Fragt og i Lighed med de engelske Buschauffører have Præmie for velholdt Vogn — med andre Ord gøres interesseret i at fremkaffe det mest mulige Gods til D. S. B.

Selv om Godset allerede er paa Landevejen, glæder det næppe Lokomotivpersonalet, at Statsbanerne nu søger at holde en Del af det derude, men set fra et samfundsmæssigt Synspunkt, maatte der fra Statsbanernes Side gøres

noget radikalt for at bevare »Skindet paa Næsen«, og vi haaber, at den Optimisme, Generaldirektoratets Repræsentanter lagde for Dagen, da Forslaget blev forelagt Organisationerne, maa følge Godset paa Statsbanernes Latsautomobiler paa deres Togter ad Landevejen.

Men der var Malurt i det ellers saa sødme fyldte Bæger, og det var i Form af forskellige Foranstaltninger, som rammer det Personale, der skal være en betydelig Hjælp i D. S. B.'s Bestræbelser for at tilbageerobre det tabte Terræn. Vi tænker i første Omgang paa den Indskrækning af Lokomotivpersonalets Forfremmelser, der betyder en lønmæssig Foringelse, og vi tillader os at gentage, hvad vi fremhævede ved Forhandlingen den 2. November — *at Forfremmelser til Lokomotivførere ikke standses, saalænge der anvendes 3-dagesprøvede Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste — ligesom vi haaber paa en Udligning ad anden Vej, saafremt der sker store Forskydninger i de nuværende Forhold.*

Naar Lokomotivføreren paa Rangermaskinen fra de Depoter, hvor der ikke findes Lokomotivfyrbødere, sendes paa Strækningen, da er det nødvendigt, at den Medhjælper, der ydes ham paa Maskinen i en Stationstjenestemand's Skikkelse, er grundigt instrueret om, hvilke Pligter der paahviler ham — vi tager i denne Forbindelse Generaldirektørens Udtalelse — *Det skal for os være en Æressag, at der gives virkelig uddannet Personale med paa Maskinen* — som en Garanti herfor. Vort Ønske om, at der fra de Stationer, hvor der findes Maskindepoter med Lokomotivfyrbødere i Reserven, benyttes en saadan, naar Rangermaskinen skal paa Strækningen, haaber vi imødekommes.

F-Maskinen eller de andre Rangermaskintyper er ikke bygget for Strækningskørsel, men kan naturligvis, naar der er Tale om en kortere Strækning og en Transport af enkelte Vogne bestride Arbejdet, men den tekniske Afdeling maa fremme Leverancerne af Trykluftinstallationen til disse Maskintyper, saaledes at Personalet ikke alene faar en driftssikker Bremse, men ogsaa faar Sandingssystemet i mere forsvarelig Stand. Skal Nyordningen være medvirkende til at bevare Statsbanernes Position som Landets fornemste og sikreste Transportvirksomhed, maa Sikkerheden ogsaa paa dette Omraade følge med i Udviklingen.

FORENINGENS NYE EJENDOM

Som meddelt i Dansk Lokomotiv Tidendes November Nummer har Foreningen købt Ejendom i Gentofte By, Hellerup Sogn.

Da vi ved November Nummerets Aflevering til Bogtrykkeren endnu laa i »Flytteroderiet« og knapt havde faaet de mange Papirer, der skal udfyldes ved Køb af Ejendom, bragt i Orden, var vi ikke i Stand til at bringe Medlemmerne saa udførlige Oplysninger om Købet, som fra vor Side var ønskeligt, ligesom et Billede af Huset paa den Tid endnu ikke var reproducet.

Vi er imidlertid nu kommet igennem Flytningens mange Besværligheder og har faaet Kontorerne og det tilhørende Arkiv i en saadan Stand, at vi igen kan vende tilbage til — og helt og fuldt hellige os — det organisatoriske Arbejde, som det har været vanskeligt at passe i sin fulde Udstrækning under den forholdsvis store Flytning og i den Tid, hvor vi dagligt anvendte 3 til 4 Timer med at »fare« København og dens Omegn rundt for at finde Husly.

Ejendommen, der har Matrikelnummer 16de, er bebygget paa et Areal af 93 Kvadratmeter. Grundens Areal er 721 Kvadratmeter. Den er som tidligere nævnte beliggende faa Minutters Gang fra Hellerup Jernbanestation, umiddelbart op til Nord- og Kystbanen, hvor det største Antal Tog paa Sjælland dagligt passerer.

Købesummen udgør 75 000 Kr. Heraf er Verderlaget for den faste Ejendom 73 000 Kr. og 2 000 Kr. Værdier af Løsøre, der bl. a. omfatter et elektrisk Komfur, Persiener til alle Vinduer og Gangløbere m. v.

Ejendomsskyldværdi er — ved almindelig Vurdering pr. 1. Oktober 1945 — ansat til 35 000 Kr. Grundværdien til 10 100 Kr.

Af Købesummen vil Foreningen pr. 11. December d. A. have udbetalt 58 083,30 Kr., heri er medregnet et privat Laan paa 14 500,00 Kr., som er opsagt til December Termin. Tilbage staar en Restgæld i Østifternes Kreditforening paa 16 916,70 Kr.

Som det fremgaar af ovenstaaende Billede, er Bygningen ikke imponerende hverken i Størrelse eller Udsmykning, men den er anvendelig netop til det Formaal, hvortil den er købt, og er solidt og godt bygget. Lokalerne er mindre end dem, Foreningen raadede over paa Vestre Boulevard, men ved at afhænde de gamle og forholdsvis store Møbler, der fandtes, og ved Køb af mindre og naturligvis mere moderne,



har det været muligt at etablere hyggelige, tiltalende og præsentable Kontorer.

Et stort Problem for Hovedledelsen var Anbringelse af Foreningens store Arkiv. Men ved fælles Hjælp og rationel Udnyttelse af Pladsen og Ibrugtagen af alle Kælderrummene (der findes ialt 4 med Varmekælderer) er det lykkedes ogsaa at faa Plads til dette, endog paa en saadan Maade, at Arkivet er lettere tilgængeligt og overskueligt, end Tilfældet var tidligere.

Det vil føre for vidt — og gavner intet Formaal — her at komme ind paa de mange Bestræbelser, der i det forløbne Aar, siden Boligretten kendte Opsigelsen af Lejemaalet paa Vestre Boulevard gyldig, har været udfoldet for at finde Tag over Hovedet for Foreningens daglige Ledelse. Eller nævne nogle af de mange Instanser, overfor hvem vi forelagde vor fortvivlede Stilling. Forstaaelse mødte vi overalt, men selv med den bedste Vilje og med det gamle Ordsprog i Behold: Hvor der er Hjerterum, er der ogsaa Husrum — var det umuligt for selv den bedste Ven at yde os den Hjælp, som var nødvendig.

Skæbnen bragte Lokomotivmændenes Hovedsæde til Gentofte By, Hellerup Sogn, Sokkelunds Herred, men beholdt det indenfor Københavns Amt, som Foreningens Love befaler, og lykkeligvis kronedes alle ihærdige Bestræbelser med Held — ganske vist i den elvte Time, men vi fik Tag over Hovedet — og det blev eget Tag!

STATSBANEPERSONALETS

SYGEKASSE

Et hundrede-års jubilæum.

Den 1. december 1948 kan „Statsbanepersonalets Sygekasse“ holde 100 års jubilæum. Den er med denne respektable alder een af landets ældste sygekasser, og i anledning af jubilæet kan det vel være af nogen interesse at fremdrage enkelte træk af dens historie.

Sygekassen begyndte som støtteforanstaltning for det ved den daværende private, første danske jernbanestrækning København—Roskilde ansatte, dengang kun fåtallige personale, allerede året efter banens åbning. Den 23. oktober 1848 godkendte direktionen et af en personale-komité udarbejdet forslag til „Statuter for en Syge- og Hjælpekasse for Embedsmænd, Betjente og Arbejdsfolk ved den Sjællandske Jernbane, samt Regler for den fremtidige Forsørgelse, de fast ansatte Embedsmænd og Betjente skylde sig selv og deres Efterladte“. I sin egenskab af sygekasse ydede kassen fri læge og frit hospital i København eller Roskilde for de ansatte og hele deres husstand samt bidrag til medicin for medlemmerne, deres hustruer og børn. Som begravelseshjælp ydede kassen dels et fast beløb på 20 rigsdaler for en voksen og 10 rigsdaler for et barn, dels derudover et tilskud, graderet efter varigheden af medlemsskabet og medlemsbidragets størrelse. Foruden som syge- og begravelseskasse virkede kassen som hjælpekasse, idet interessenterne for et tidsrum af højst 6 måneder rentefrit kunne låne indtil en måneds løn. Endelig administrerede sygekassen et i 1850 for personalet oprettet bibliotek på Roskilde station. Kassens opgave var således på sin vis mere vidtspændende end de rene sygekassers.

Medlemmer var samtlige ved banen ansatte — der var ikke tale om frivillig tilslutning eller ej, idet medlemsskabet var obligatorisk.

Allerede i denne første personale-sygekasse var medlemsbidraget graderet efter lønningen — ejendommeligt nok dog dengang således, at de lavere-lønnede (på månedsløn) betalte 1½ skilling af hver rigsdaler, de på årsløn ansatte embedsmænd derimod kun 1 skilling pr. rigsdaler. Motiveringen har måske været den, at man ikke regnede med, at de øverste embedsmænd skulle tære på kassens goder, men kun støtte den som bidragydende.

Foruden medlemskontingenterne fik sygekassen af jernbaneselskabet tillagt forskellige mere tilfældige småindtægter, nemlig indtægten af mulkter (der blev idømt personalet for tjenesteforseelser), selskabets overskud ved salg af tryksager og indtægten ved udleje af græsningsretten på jernbanelinien.

Kassen blev bestyret af et repræsentantskab, bestående af jernbaneselskabets administrerende direktør, der havde forsædet, og 6 af interessenterne hvert år valgte repræsentanter. Regnskabet blev ført af jernbanens hovedkontor.

I tidens løb skete der naturligvis visse ændringer,

allerede som følge af den af banernes stærke vækst dikterede udvikling af forholdene. Lånevirksoheden hørte op i 1860. Den obligatoriske medlemsforpligtelse bestod — undtagen for de arbejdere, der var medlemmer af laugs-sygekasser — i fyrretyve år, idet dog de højerelønnede embedsmænd, der ikke ønskede at gøre brug af kassens ydelser, kom på et lavere kontingent end de almindelige medlemmer. I begyndelsen kneb det med den økonomiske balance, og et af de første år greb man også til det middel at arrangere en koncert på Roskilde banegård til fordel for sygekassen. Senere (da Korsørbanen var kommet til i 1856) blev jernbaneselskabet fast bidragyder, det første år med et tilskud på 300 rigsdaler, d. v. s. ca. en tiendedel af sygekassens budget. Tilskudet steg efterhånden og var i de sidste fem år af jernbaneselskabets tilværelse (1876—80) 2500 kr. årlig.

Ved statens overtagelse i 1880 af de sjællandske baner blev der for tiden til århundredskiftet tilsikret den sjællandske sygekasse selvstændighed, medens statsbanernes tilskud til sygekassen blev sat i forhold til banelængden (150 kr. pr. banemil) og derved voksede til ca. 15 000 kr. årlig ved århundredskiftet.

„Syge og Begravelseskassen for jydsk-fyenske Jernbaners Bestillingsmænd og Betjente“ begyndte sin virksomhed 1. juni 1869 (den første jernbane i Jylland, strækningen Aarhus-Randers, blev åbnet for driften i 1862 og overtaget af staten i 1867). Personalet ved statsbanerne i Jylland-Fyn var i forholdet til sygekassen i de første ca. 40 år delt i to grupper: De månedslønnede, for hvis vedkommende tilslutning var frivillig, og de uge- og daglønnede, der var forpligtede til at være medlemmer. Kontingentet var forskelligt for de to grupper, idet de månedslønnede betalte 1 pct. af lønnen, medens de uge- og daglønnede kun betalte 8—12 skilling om ugen (d. v. s. højst ½ pct.). Begge grupper fik under sygdom fri lægehjælp og hospitalsophold for sig og husstanden. De uge- og daglønnede fik desuden fri medicin og dagpenge samt begravelseshjælp. Fri medicin og begravelseshjælp kunne de månedslønnede kun sikre sig ved at udrede kontingentet i begge grupper. Kassen blev ledet af en bestyrelse, i hvilken jernbanernes driftsbestyrer var formand, medens der var tre medlemmer for hver af de to grupper. Foruden kontingenterne oppebar sygekassen indtægterne af mulkterne, ved salg af fundne genstande, ved græsleje og ved reklamering på stationerne samt et årligt tilskud fra statsbanerne, der i tiden fra 1870 til 1903 steg fra ca. 5 000 kr. til ca. 60 000 kr. med betydelige udsving de enkelte år.

Fra 1903—04 blev statstilskudet til de to sygekasser fikseret til ialt 80 000 kr., hvoraf den sjællandske kasse fik ca. 23 000 kr. og den jydsk-fyenske resten.

Fra 1907 overtog statsbanerne udredelsen af dagpenge under sygdom til de uge-, dag og timelønnede (bl. a. værkstedspersonalet) i Jylland-Fyn. Fra dette tidspunkt lå altså begge sygekassernes ydelser stort set på samme linie: Læge-, hospitals- og

begravelseshjælp samt medicin, og fra samme tidspunkt reguleredes også medlemsbidraget, således at det blev fastsat til 1½ pct. af lønnen (også begravelseshjælpen blev i øvrigt graderet i forhold til lønnen med højst 200 kr. ved interessenternes død og højst 100 kr. for hustru og større børn). Ved de dybtgående lønændringer i 1919 med indførelse af bevægelige løntillæg og senere i 1923 blev beregningsmåden for medlemsbidraget ændret, idet dog stadig princippet, hvorefter bidraget stod i forhold til lønnen, blev fastholdt.

Sygekasserne søgte i øvrigt at følge med i udviklingen i henseende til de ydelser, de bød medlemmerne. Fra 1922 blev der således givet tilskud til tandlægebehandling (med frit valg af tandlæge) og til første anskaffelse af briller. Fra 1923 blev der ydet et fast tilskud til barselhjælp. Omvendt måtte man (i 1917) indføre den regel, at medlemmerne selv skulle betale ¼ af medicinen. Om end de to kasser hver for sig var selvstændige, virkede de dog i forholdet til medlemmerne praktisk taget som en kasse, således at medlemmerne ved forflyttelse mellem landsdelene vel skiftede sygekasse, men havde samme forpligtelser og goder.

Medlemsantallet steg som følge af det ikke mindst i krigsårene stærkt stigende antal ansatte. Der var i 1922 i de to kasser ialt ca. 70 000, men med udgangen af 1932 — som følge bl. a. af den standse tilgang til etaten og udelukkelsen (i 1925) af børn over 15 år og huslig medhjælp — atter sunket til ca. 60 000.

Under krigs- og kriseårene sprængtes sygekassernes budget fuldstændigt, og staten måtte træde til med meget betydelige ekstraordinære tilskud, således at statstilskudet omkring 1920 lå på ca. 400 000 kr. og omkring 1930 på ca. ½ mill. kr.

Allerede omkring århundredskiftet var man fra forskellig side — bl. a. også statsbanerne og sygekasseinspektoratet — inde på overvejelser angående sygekassernes adskillelse fra statsbanerne. Fra de dengang nylig startede personaleorganisationers side rejstes omtrent samtidig kravet om selvstyre for kasserne. Dette krav blev i første omgang atter frafaldet, da man blev klar over derved lettere at kunne opnå økonomiske begunstigelser. Senere tog statsbaneudvalget af 1911 spørgsmålet om ændringer i sygekasseordningen — med besparelse for statsbanerne som formål — op, men heller ikke i denne omgang blev forandringer gennemført, og lige så lidt gav overvejelser i statsbaneudvalget af 1920 noget positivt resultat.

I sommeren 1933 blev der — efter gennemførelsen af folkeforsikringsloven af 20. maj 1933 — nedsat en kommission til overvejelse af, under hvilke vilkår de to sygekasser kunne overgå til selvstyre under socialministeriets kontrol og med tilskud fra det offentlige som andre sygekasser. I kommissionen var socialministeriet, sygekassedirektoratet, statsbanerne og de forhandlingsberettigede personaleorganisationer repræsenterede. Kommissionen afgav den 28. februar 1934 en enstemmig betænkning, bl. a. med udkast til forslag til lov om statsbanepersonalets sygekasse, hvilket lovforslag uændret

blev gennemført på rigsdagen og som lov nr. 95 af 27. marts 1934 danner grundlaget for den nye sygekasses virksomhed. ligesom den af kommissionen udarbejdede vedtægt blev tiltrådt af de to sygekassers ledelse og godkendt af socialministeriet. Den nye sygekasse blev startet den 1. april 1934. De to bestyrelser for de tidligere sygekasser gled praktisk taget over i den nye bestyrelse, for hvilken afdelingschef E. Terkelsen i generaldirektoratet blev formand og landstingsmand, forretningsfører i „Dansk Jernbaneforbund“ Charles Petersen næstformand.

De sidste ca. 15 år har „Statsbanepersonalets Sygekasse“ altså haft „foden under eget bord“, med fastlagte regler for statsstøtte, i hovedsagen efter samme principper som de almindelige statsanerkendte sygekasser, dermed med fuldt ansvar for kassens økonomi og med udpræget selvstyre, i praksis udformet på den måde, at de fire forhandlingsberettigede personaleorganisationer i fællesskab opstiller liste til bestyrelsesvalg, således at der ved valget er taget hensyn såvel til de forskellige foreningers medlemstal som til de forskellige kategorier. Statsbanerne betaler et fast tilskud på 50 000 kr. årlig og afholder udgifterne ved sygekassens administration. Generaldirektoratet udpeger formanden (i 1934—38 personalechef *Terkelsen*, fra 1. februar 1948 personalechef *Johnsen*). Overtrafikkontrolør *A. Dureston* har i en årrække med dygtighed og udpræget samvittighedsfuldhed ledet sygekassens kontor, der nu ved jubilæet beslægtlægger 23 menneskers arbejdskraft.

Det meget store flertal af statsbanepersonalets tjenestemænd, fast ansatte samt pensionerede og enker efter tjenestemænd er „interessenter“ i sygekassen. Antallet af medlemmer var ved udgangen af 1947 ca. 40 600, hvortil kommer ca. 11 000 børn. Sygekassens regnskab for sidste regnskabsår (1947—48) med næsten 2,7 mill. kr. indtægter og næsten 2,6 mill. kr. udgifter sluttede med et overskud på ca. 100 000 kr. Status ved regnskabsårets slutning viser en formue på ca. 700 000 kr., hvorved må tages i betragtning, at sygekassen for nogle år siden ordnede sine forpligtelser i henseende til begravelseshjælp til sine medlemmer gennem tilslutning til de statsanerkendte sygekassers genforsikring og i de forløbne år har indbetalt betydelige beløb på skyldsætning i den anledning, hvorved den til gengæld har fået begravelseshjælpen ordnet på forsikringsmæssig basis, medens der tidligere ikke var nogen opsparing til de fremtidige udbetalinger af begravelseshjælp.

„Statsbanepersonalets Sygekasse“ kan da fejre sit 100-års jubilæum som en sammenslutning, der på sundt kammeratligt og demokratisk grundlag med rette står med meget stærk tilslutning fra hele personalets side, også fordi de ydelser, sygekassen byder sine medlemmer, ligger endog særdeles godt i forhold til kontingenterne, medens samtidig kassen gennem de sidste 15 år har kunnet ikke alene udvide og forbedre disse ydelser, men samtidig i

væsentlig grad styrke sin økonomiske stilling. Den står i et godt forhold til jernbanelægerne, med hvis organisationer man stadig har kunnet forhandle sig til rette om vilkårene og det forhold, at der praktisk taget aldrig for kassens ledelse foreligger sager om uoverensstemmelser mellem lægerne og patienterne, turde være vidnesbyrd om god forståelse mellem disse to parter. Der har så vidt erindres ikke i de sidste 15 år een eneste gang inden for bestyrelsen været tilfælde, hvor man ikke har været fuldt enige om afgørelserne. Den har i forskellig henseende sit særlige præg, noget afvigende fra de almindelige statsanerkendte sygekasser, bl. a. derved, at den er en landskasse, at den omfatter såvel „bemedlede“ som „ubemedlede“ (i sygekasselovens forstand), og at dens kontingent er gradueret efter medlemmernes lønforhold, og lige stort for gifte og ugifte på samme løntrin, men alle disse „afvigelser“ er velmotiverede i sygekassens hele struktur og har bund i dens historie.

Sygekassen har i sit lange liv nogle gange været ude for dels stormløb udefra mod dens fortsatte eksistens, dels uenighed inden for navnlig organisationskredse om dens udformning. Men dette er nu kun noget længst forbigangent. Lykkeligvis synes den at kunne glide ind i en rolig alderdom, men uden alderdommens sædvanlige svækkelsestegn, tværtimod fuldt så livskraftig som nogensinde før — og med det samme behov som tidligere for sin fortsatte virksomhed til gavn for det personale, hvis vel den tjener.

E. T.

Vor Repræsentant i Styrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse har igennem mange Aar været nu pensionerede Lokomotivfører *Frode Nielsen*, København, der i 1945 kunde fejre 25 Aars Jubilæum som Styrelsesmedlem.



Frode Nielsen blev som Lokomotivfyrbøder i November 1918 valgt som Stedfortræder til Repræsentantskabet for »De sjællandske falsterske Statsbaners Embedsmænd og Betjentes Sygekasse« og traadte den 18. Juni 1920 ind i Repræsentantskabet. Ved Omorganiseringen i 19934/35 blev han valgt ind i den nye Bestyrelse, indtil da havde han fra 1922 tillige været Revisor. Iøvrigt har han i de forløbne Aar været Medlem af forskellige vigtige Udvalg, der har været nedsat indenfor Sygekassens Bestyrelse.

Med altid stor Interesse har Frode Nielsen varetaget denne Tillidspost, og med aldrig svigtende Hjælpssomhed har han bistaet Forenin-

gens Hovedbestyrelse og Medlemmer med Oplysninger og ydet en fortjenstfuld Indsats i Arbejdet for Sygekassens Medlemmer.

Idet vi benytter Sygekassens 100 Aars Jubilæum til at sige Frode Nielsen Tak for den Kærlighed, hvormed han har omfattet dette Tillidshverv, bringer vi Jubilaren Dansk Lokomotivmands Forenings Lykønskning i Dagens Anledning.

Ny Udgave af Lærebog for Lokomotivpersonalet.

Paa Grund af den tekniske Udvikling indenfor De danske Statsbaners Lokomotivpark har det været nødvendigt at udarbejde en ny Udgave af »Damplokomotivet og dets Betjening«, eller »Maskinlæren«, som den populært kaldes efter Titlen paa det ene Hovedfag paa Jernbaneskolens Lokomotivfyrbøderkursus.

Bogen eller Bøgerne — der er denne Gang som tidligere 2 Bøger — een med Tekst og een med Planer — er udarbejdet af Afdelingsingeniør, R. af D., cand. polyt. V. Voldmester, som foruden at staa for den daglige Ledelse af Maskinafdelingens Tegnestue ved Centralværkstedet, København, ogsaa er Lærer ved Jernbaneskolen og netop i det Fag, hvortil han nu har fremstillet en ny Grundbog. Der findes næppe mange Lokomotivmænd, der ikke kender Afdelingsingeniøren, som bl. meget andet er Fader til den populære ombyggede D-Maskine, og mange af de smaa Forbedringer paa Lokomotivernes Førerplads; Forbedringer, der har lettet Arbejdet for Lokomotivpersonalet og styrket deres Arbejdsglæde. For den yngre Generation er Bekendtskabet temmelig sikkert størst fra Timerne med »De populære videnskabelige Foredrag«, som Voldmester med et lunt Smil kalder Elevens »Forelæsning« over den Lektie, han har for, men som han til Gengæld har faaet kraftigt belyst paa en lige saa populær som forstaaelig Maade under Voldmesters egen Forelæsning.

Det er fjerde Udgave af »Maskinlæren«, som er udsendt. Første Udgave udkom i 1901 og blev i 1908 suppleret med et Tillæg, der omhandlede den dengang nye P-Maskine. Anden Udgave udkom i 1909 og tredie Udgave i 1925 i Forbindelse med Indførelse af den skolemæssige Uddannelse af Lokomotivpersonalet; indtil da maatte Personalet ved Selvstudium lære sig Bogens Indhold.

Den nye Udgave adskiller sig i Størrelse og Format ikke væsentligt fra sin Forgænger, men indeholder noget mere Stof og er naturligvis ført »up to date« ved Udeladelse af de Afsnit, der omhandlede forlængst afmonterede Apparater, som f. Eks. Vacuumbremsen, Fødevands- og Forvarmingsanlæg og m. a. Men endnu findes Nathans Smøreapparat som en Vejledning for den Lokomo-

tivmand, der møder et saadant paa en Del af Hs-Maskinerne.

Paa Vacuumbremsens Plads er naturligvis Trykluftbremsen rykket ind med en Beskrivelse, der svarer til den, der findes i TB II. Forfatteren har aabenbart taget dette med for at pointere, at de tre TB-er med deres Lommeformat er tænkt som en Hjælp i den daglige Tjeneste og ikke som Undervisningsmateriale paa Skolen.

Ogsaa de Maskintyper, som er indkøbt under tredie Udgaves Eksistens, er beskrevet i fjerde Udgave, det gælder den nye E-Maskine, Q- og Pr-Maskinen. Der findes forøvrigt en glimrende Form for Anskueliggørelse af de enkelte Maskintyper i »Plan-Bogen«, hvor en Del Maskiner — med Udeladelse af nogle faa Stykker — er opført i Skitse med Betegnelse af bl. a. Lokomotivets Vægt, Antal Cylindre, Cylinderdiameter og Slaglængde m. m. En udmærket Ide, som utvivlsomt vil være en stor Hjælp for saavel den vordende som den erfarne Lokomotivmand.

Selvom Indholdet naturligvis fremkommer i omtrentlig samme Rækkefølge som i den gamle Maskinlære, fornægter Voldmesters mangeaarige Erfaring paa Jernbaneskolen sig ikke. Han har gennemført en grundigere Udpenling af visse Afsnit, og uden at komme ind paa en Gengivelse af hele den nye Udgave, skal det nævnes, at Afsnittet »Kørselen« er et af Beviserne herfor, ligesom »Sagregistret« er mere udførligt, idet man her foruden Hovedafsnittet kan finde frem til Spørgsmaal, som ikke i Bogen er opført som et specielt Afsnit, men blot omtalt under et Afsnit, der staar i Forbindelse hermed.

For at tilkendegive hvilke Kapitler der ikke kræves læst til Eksamen, er disse trykt med mindre Typer end de Emner, hvori der fordres Eksamination.

Selvom Bogen saaledes er betydeligt forbedret i Forhold til tidligere Udgaver, er det dog lykkedes den at løbe forud for den nye Retskrivning.

Den nye Lærebog vil af Lokomotivpersonalet blive modtaget med stor Tilfredshed og som længe savnet, men hvornaar Personalet kan forvente at faa den udleveret i et personligt Eksempplar, staar endnu hen paa Grund af Vanskeligheder med at fremskaffe det fornødne Materiale.

I Indledningen til den første Udgave i 1901 siges der: »For den, der passer en Dampmaskine — altsaa ogsaa for den, der fører et Lokomotiv — er det vel ikke absolut nødvendigt at kende alle de Love, der ligger til Grund for Maskinens Virksomhed, og selv det mest indgaaende Kendskab til disse Love vilde aldrig kunne bøde paa Mangelen af praktisk Færdighed i Maskinens Behandling, men ikke desto mindre er det overordentlig nyttigt at vide grundig Besked, hvorledes den Maskine fungerer, hvis Pasning er overdraget til ens Omsorg. Naar man nemlig ved, hvorfor et Arbejde bør udføres netop paa den bestemte Maade, som man har tilegnet sig gennem praktisk Øvelse, saa udfører man det bedre, end naar denne Viden

mangler, og saa er man bedre i Stand til at overvinde de uforudsete Vanskeligheder, som kunde opstaa under Arbejdets Udførelse.

Hensigten med nærværend Bog er nu at give Statsbanernes Lokomotivpersonale et saadant Kendskab til de det anbetroede Lokomotivers Konstruktion, Virkemaade og Pasning, som kan være det nyttigt til Fuldstændiggørelse af den Viden med Hensyn til disse Maskiners Betjening, som Personalet har erhvervet sig gennem praktisk Øvelse og Erfaring«.

Disse Ord gælder lige saa vel i Dag som for snart 50 Aar siden, da de blev skrevet, slutter Statsbanernes Maskinafdeling den nye Udgaves Forord med. Vi er enige med Maskinafdelingen heri og haaber, man særlig lægger Vægt paa, at Bogen er givet Statsbanernes Lokomotivpersonale for at yde dem et saadant Kendskab til Lokomotivers Konstruktion og Virkemaade, som det kan være nyttigt og er nødvendigt at have Kendskab til for at betjene Maskinerne. Det er derfor nødvendigt, at alle Lokomotivmænd faar et personligt Eksempplar, ogsaa dem, for hvem Jernbaneskolen er gaaet ind i Historien, thi det nye Stof, der findes i den fjerde Udgave, har man kun kunnet erhverve sig Kendskab til i det praktiske Arbejde. Udsendt teknisk Stof for en Del af disse Emner har været meget sparsomt.

Livs- og Arbejdsvilkaar for amerikanske Lokomotivmænd.

Af Formanden for de amerikanske Lokomotivmænd,
D. B. Robertsson.

Jernbaner omspænder og krydser de vidtstrakte og skiftende Landomraader i De forenede Stater og Kanada og fremføres under mangfoldige geografiske og klimatologiske saavel som trafiktekniske besværlige Forhold, hvilket alt sammen paavirker Arbejdsvilkaarene for Lokomotivpersonalet. De lokale og regionale Forhold er saa forskellige, at der behøves flere Bøger for udførligt at skildre det Arbejde, som udføres af Personalet paa Lokomotivet. I en Artikel som denne maa der derfor udelades adskilligt, og meget af det, der omtales, kan ligge forskelligt indenfor de respektive Selskaber.

De nordamerikanske Lokomotivmænd fremfører Gøds- og Persontog i de kolde og stormfulde Omraader i Nord, hvor Sommeren er kort og Vinteren lang og streng, i forbrændte Ødemarker gennem vidtstrakte agerbrugsdyrkede Landsdele og gennem tætbefolkede Industriomraader.

I ethvert af disse varierer Arbejdsvilkaarene, og Arbejdsbestemmelserne har udviklet sig efter de Erfaringer, som er indhøstet i Aarenes Løb i Tjenesten i de forskellige Omraader.

Imidlertid finder vi mange ensartede Træk i Lokomotivmændenes Tjenesteforhold. Han begynder som Lærling. Godt fysisk Helbred fordres, og bestemte Vilkaar for Skoleuddannelse er fastsat.

En Del af de store Selskaber kræver, at enkelte nyansatte skal gennemgaa en Anvendelighedsprøve, men dette har endnu ikke vundet almindelig Gyldighed. Formaalet med denne Prøve er at udtage de Ansøgere, som har manglende Kundskaber og Forudsætninger for deres kommende Arbejde.

Livet for en antaget Lærling byder paa samme Vilkaar som for Nybegyndere indenfor de fleste andre Arbejdsgrene. Han tildeles først flere Studieture, under hvilke han følger Arbejdets Gang, og senere maa han arbejde under den størst mulige Kontrol og Instruktion. Denne forberedende Uddannelse følges derefter af Arbejde under noget mindre streng Kontrol fra Instruktøren, der altid er en Lokomotivfører.

Den Nybegynder, som gennemgaa den forberedende Uddannelse, har Mulighed for at fortsætte Uddannelse dels ved at udføre — og dels ved at studere Arbejdet. Bøger med Ordre og Bestemmelser m. v. udleveres, og han maa nu ved Selvstudie og stadig Deltagelse i Arbejdet lære sig disse. Det samme gælder den tekniske Side af hans Arbejde. Han maa lære sig Lokomotivets Funktioner og faar Dag for Dag større Ansvar for disse. Fra de første Grundregler i at holde et ordentlig Fyr og Damptryk gaar han videre og lærer sig først Paa-sætning af Vand paa Kedlen, Trykluftbremsen, Lyssystemer og Smøring.

Ansaret for Togets Fremførelse maa ligeledes læres. Han maa lære og forstaa Togordre og maa diskutere den med Lokomotivmænd. Han maa grundigt lære og forstaa alle Signalsystemer og udvikle og bibeholde en stadig Virksomhed og Opmærksomhed vedrørende alt, som kan forekomme paa Lokomotivet, og paa forskellig Maade paavirker Sikkerheden ved Fremførelse af Lokomotivet og Toget. Faste Prøver markerer hans Fremgang paa Vejen til at blive udnævnt til Lokomotivfører; men ikke før han har fire Aars Tjeneste paa Lokomotivet, kan han faa denne Udnævnelse. Han underkastes fortsat mere tekniske og udviklede Eksaminationer mundtlige som skriftlige. Den første Eksamination finder som Regel Sted i Slutningen af første Aspirantaar, den næste ved Slutningen af det andet Aar og Sluteksamen ved Udgangen af det tredje Aar.

Saaframt Aspirantens tjenstlige og personlige Forhold har været upaaklagelige under Uddannelsestiden, bliver han paa et senere Tidspunkt, umiddelbart før han udnævnes, underkastet en grundig Eksamination.

Det skal i denne Forbindelse nævnes, at under sin Uddannelsestid er Aspiranten beskyttet gennem Aftaler og Bestemmelser mellem hans Forbund og Selskabet. Ifølge disse Overenskomster har han Ret til at ansøge om paany at aflægge den krævede Prøve overfor Overeksaminatoren, saafremt han ikke bestaar første Gang. Bestaar Aspiranten heller ikke denne Gang, kan han ikke aflægge flere Prøver.

En ottetimers Arbejdsdag er foreskrevet for det amerikanske Lokomotivpersonale, ligeledes er det

en Bestemmelse, at en Lokomotivmand ikke kan udtages til mere end 16 Timers Tjeneste i Døgnet. Disse Bestemmelser er opnaaet gennem et stort politisk og organisatorisk Arbejde fra de amerikanske organiserede Jernbanemænds Side.

Det er mange Aar siden, en stigende Lønplan efter Arbejdspræstation første Gang indførtes indenfor det amerikanske Jernbanevæsen, og denne Beregning bliver nu suppleret med Antal Timer pr. Arbejdsdag.

De almindelige Bestemmelser vedrørende Tjenestetid er følgende:

8 Timers Arbejdsdag eller mindre, eller 160 km eller mindre, som Tjeneste paa Lokomotivet udgør en Arbejdsdag. Hvis en Dags Tjeneste er mindre end 160 km, betales der Løn for 8 Timer. Er Tjenesten over 160 km udført indenfor 8 Timer, betales der for hver km, udover 160 km, med en Hundrededel af 8-Timerslønnen.

Naar der anvendes mere end 8 Timer til 160 km, beregnes Betalingen efter Timelønnen, men Overtiden betales med et Tillæg af 50 pCt. af den ordinære Løn. Disse Bestemmelser gælder for Godstogstjeneste.

I Passagertrafikken udgør 160 km indenfor 5 Timer en Tjenestetid. Kørestrækningerne for Persontog er almindeligvis længere end for Godstogene; Køretiden kortere og Arbejdet lettere. Løn-skalaerne pr. Kørestrækning er opstillet i Forhold hertil og ligger gennemsnitlig 15 til 20 pCt. lavere pr. km, end hvad Tilfældet er for Godstog, men indbringer den samme Totalfortjeneste.

Ved Rangertjenesten bliver Antal km sjældent en Faktor ved Beregning af Dagfortjenesten, denne udregnes derfor efter Timelønnen alene.

En Plan for at fordele Arbejds mulighederne er udarbejdet og fremgaa af følgende Bestemmelser, som i Almindelighed er gældende:

For en Lokomotivmand er fastsat et vist Minimum og Maximum for Kørestrækningens Længde. Minimumstrækningen er 5 120 km pr. 30 Dage i Godstjenesten. Maximumstrækningen er 6 080 km. Falder Tjenesten under Minimum, er Princippet det, at den ældste tildeles denne Strækning, saafremt han ønsker det, og hvis Maximum overskrides, tilfalder Strækningen de yngre, som dog ogsaa er beskyttet gennem Minimum- og Maximumbestemmelserne.

For Godstogstjenesten er Ekstrapersonalets Tjeneste Minimum 4 760 km og Maximum 5 120 km for 30 Dage.

Persontogstjenesten, som har en lavere Løntarif pr. km, har som Følge heraf andre Kilometerbestemmelser for at udjævne Forskellen. Saaledes er Minimumberegningen i Persontjenesten 6 400 km og Maximum 7 680 km. For Rangertjenesten er Maximum- og Minimumskøretiden opdelt pr. Dag og 26 Dage er Minimum for en 30 Dages Periode.

Som det fremgaa af ovennævnte, beregnes Tjenestetiden for de amerikanske Lokomotivmænd ikke pr. Uge, men pr. Maaned. For Tiden er der

intet særskilt fastsat for Lørdags-, Søndags- og Helligdagstjeneste eller for Overtid paa disse Dage.

For at have Andel i de tekniske Forbedringer varieres Lønningerne ikke alene i Tjenesteklasser som Fjernogds-, Lokalgods-, Ranger- og Person- togstjeneste, men ogsaa efter Lokomotivets Kapacitet. Da der imidlertid for Tiden foreligger et Brist i Standardiseringen af Lokomotivtyper, har man tiltraadt, at Vægten paa Lokomotivet — hvilket bedst repræsenterer Kapacitetsfaktorerne — indgaar i Beregning af Lønnen.

For Lokomotivfyrbødere paa Damp- og Diesel- lokomotiver beregnes Lønnen saaledes:

Lokomotivfyrbødere i Persontog 8,30 Dollars for Lokomotiver under 40 tons Tjenestevægt, paa 40 men under 50 tons 8,39 Dollars; herefter stiger Skalaen efter de forskellige Vægtklasser til 9,81 Dollars for Lokomotiver, som vejer mellem 390 og 415 tons.

For Lokomotivfyrbødere i Godstogstjenesten udbetales 8,78 Dollars for Minimumsvægt for Godstogslokomotiver og stiger herefter til 11,67 Dollars for Lokomotiver paa 390 til 415 tons.

Lokomotivfyrbøder ved Rangertjenesten begynder ved 9,08 Dollars og stiger efter de forskellige Vægtklasser.

Lønnen for Lokomotivførere paa Persontog med de mindste Lokomotiver udgør 10,02 Dollars plus Tillæg for Vægtberegningen. Lokomotivførernes Minimumsløn i Godstogene er 10,75 Dollars og i Rangertjenesten 10,62 Dollars.

I Lønnen fradrages $5\frac{3}{4}$ pCt. af de første 300 Dollars i Maanedslønnen til Pensionsafgift for alle ansatte ved Jernbanerne. Jernbaneselskaberne betaler et Bidrag af samme Størrelse.

Da Priserne paa Mad, Klæder, Brændsel og Husleje samt Sygeforsikring hurtigt stiger i U.S.A., har Personalet ved de amerikanske Jernbaner fundet, at deres Løn ikke svarer til den Levestandard, der kan forlanges i Forhold til deres meget krævende Arbejde.

Af denne Aarsag samt paa Grund af forøget Arbejdsydelse krævede Transportarbejderne i 1947 30 pCt. Lønforhøjelse og Revision af adskillige kollektive Bestemmelser for at forhøje deres Løn og forbedre Købekraften.

Amerikanske Jernbaneselskaber har under Krigstiden paa Grund af manglende Arbejdskraft og omfattende Drift og forholdsvis smaa Indtægter i Lighed med Industrien undgaaet Ændringer i de bestaaende Aftaler vedrørende de ansattes Levevilkår og Arbejdsforhold.

Forhandlinger føres imidlertid nu i den Hensigt at ophæve dette og forbedre forskellige Forhold for Personalet. Vor Organisation deltager heri med Krav om længere betalt Ferie, som nu er begrænset til en Uge pr. Aar. Erstatning for Nat-arbejde, 100 pCt. Tillæg for Tjeneste paa Helligdage og 150 pCt. for Tjeneste, som udføres paa Lørdage og Søndage; Forandring af Lønnskalaen; og bedre Muligheder for at faa Andel i de tekniske Fremstød, som indføres af Jernbanerne.

Som Resultat af vore nuværende Bestræbelser for at forbedre Lønningerne og Arbejdsvilkår, venter vi at se den amerikanske Jernbanemand glæde sig i Bevidstheden om, at han arbejder i en Næringsgren, som er nødvendig for Genopbygningen af Verden, og at hans Arbejde respekteres og belønnes.

FRA DET FJERNE ØSTEN

James S. Killen, Vicepræsident for en af de store Organisationer, der staar tilsluttet De samvirkende Fagforbund i U. S. A., har indtil for nylig været Raadgiver for de amerikanske Besættelsesmyndigheder i Japan. Det var som Raadgiver i Arbejderspørgsmaalet, Killen opholdt sig i Japan, og efter Hjemkomsten har han skrevet en interessant Artikel om Forholdene i det besatte Land.

Japanske Arbejdere var ikke før Krigen, trods Landets højtudviklede Industri, organiserede under den Form, som kendes paa den vestlige Halvkugle.

Der havde været Tilløb til at organisere i første Omgang Sømænd, Metal- og Tekstilarbejderne, og visse Resultater var naaet. Regeringen var dog imod disse Bestræbelser, og da Krigsoperationerne imod Kina med fuld Styrke blev sat ind i 1937, blev Fagorganisationerne ganske simpelt forbudt. Men med Japanernes kendte Trang til at efterligne baade ondt og godt, indførtes i Stedet for en Organisation i Lighed med den saakaldte »Arbejdsfront«, der fandtes i Tyskland under Hitler-Styret. Den fik i Japan Betegnelsen »Sampo«, der dækker det samme Begreb som det tyske Forbillede, og hvis eneste Opgave bestod i at støtte den japanske Regerings Erobringspolitik i Kina.

Noget af det første, de amerikanske Besættelsesmyndigheder foretog sig, var at ophæve »Sampo« og give Tilladelse til Dannelse af frie uafhængige Fagorganisationer. Arbejderne udnyttede straks denne Ret, og siden September 1945 har 6 500 000 Lønmodtagere organiseret sig i 27 000 lokale Fagforeninger spredt over hele Japan.

Af store Organisationer kan nævnes Jernbanemændenes, der tæller 600 000 Medlemmer.

Mange af de store Industrivirksomheder er nationaliserede, og samtlige beskæftigede er statsansatte. Dette er ikke, hvad man kunde formode, et Krav fra den arbejdende Befolknings Side, fremkommet efter den tabte Krig; nej, det er en gammel historisk Tradition, at Staten driver store Virksomheder.

Denne Udvikling fortsætter stadig, og for kort Tid siden er der fremsat et Lovforslag i Parlamentet, der skal give den japanske Stat fuld Kontrol over alle Kulminer samt Elektricitetsværker i Landet. Moderne Arbejderspørgsmaal i Japan maa derfor ses ud fra den Synsvinkel, at Organisationerne, naar Problemerne drøftes og Kravene stilles, maa vise Samfundshensyn.

Hurtigt efter at Organisationerne var dannet, søgte de at faa kollektive Overenskomster indført,

i hvilke var nedlagt Forhandlingsret om alle Spørgsmaal, der kunde opstaa paa Arbejdspladserne. Her viste sig straks den Vanskelighed, at ingen af Parterne havde Forstaaelse af at føre en Forhandling, og de Overenskomster, der blev truffet, blev ikke respekteret. Det førte til stadige Strejker og Lockouter, og selv om Organisationerne nu var frie og uafhængige, var det selvfølgelig ikke Meningen, at ubetydelige Spørgsmaal, der opstod Unighed om, kun kunde løses gennem en Konflikt.

De amerikanske Okkupationsmyndigheders Raadgivere i Arbejdsspørgsmaal tog Problemet op til Overvejelse, og som Følge heraf blev der oprettet Kursus, hvortil baade Organisationernes Tillidsmænd og Arbejdsgiverne blev indkaldt for at lære Forhandlingens Teknik samt Respekt for en indgaaet Overenskomst.

Tilsyneladende har denne Form givet Resultater. I den seneste Tid er konstateret en Erkendelse af, at Strejken ikke altid er det bedste Vaaben, men modsat er det — set paa Baggrund af den Inflation, der for Tiden hersker i Japan — mange Gange bemærkelsesværdigt, at Arbejderne accepterer, hvad der kan opnaas ved Forhandling.

De gamle Traditioner, Forholdet mellem Arbejdere og Arbejdsgivere har hvilet paa gennem Tiderne, er heller ikke nemme at faa afskaffet til Fordel for det nye og ukendte. Tilstande, som herskede her i Europa under Laugstiden, hvor Mester og Svende var en stor Familie, eksisterer stadig i Nutidens Japan. Naturligvis giver det en vis Tryghed rent socialt, at en Mand ikke bliver afskedit, selv om der ikke er noget at bestille, men trods dette vedblivende kan hæve sin Løn.

Et ejendommeligt Eksempel paa gammel Tradition og den nyere Tids Indstilling viser følgende Tildragelse.

Kort Tid før Kapitulationen blev et Staalværk, der beskæftiger 1500 Mand, bombet og fuldstændig sat ud af Drift. Virksomhedens Indehaver vedblev at udbetale fuld Løn, uden Hensyn til, at der overhovedet intet blev udført, men Højdepunktet blev naaet, da samtlige Arbejdere kort efter Kapitulationen krævede Lønforhøjelse. Ret naturligt blev dette Krav afvist, hvilket medførte, at Arbejderne erklærede Strejke med det besynderlige Resultat, at der blev skabt et Kompromis, der gav de strejkende en Forbedring. I 18 Maaneder blev Lønningerne udbetalt, saa gik Ejeren fallit, og Arbejderne maatte søge andre Steder hen.

Ved adskillige af de Overenskomstforhandlinger, de nyoprettede Organisationer deltog i, fremførtes ogsaa dette Krav om fuld Løn under Strejker, og saa mærkværdigt det lyder, blev Kravet imødekommet.

Regeringen har dog advaret mod, at saadanne Overenskomster træffes, og ved de Virksomheder, Staten driver, er dette Forhold ukendt. Uheldigt er det, siger Regeringen, at Organisationslederne ikke er saa fremsynede, at de kan se det farlige i Princippet med Løn under Strejker, thi det be-

tyder, at de menige Medlemmer ikke føler noget Ansvar over for den Organisation, de tilhører, eller med andre Ord, det demokratiske frie og uafhængige i Organisationstanken bortelimineres.

Japan ledes for Tiden af en Samlingsregering bestaaende af Social-Demokrater og Venstre-Socialister, hvis Politik gaar ud paa Indførelse af sociale Forbedringer, efterhaanden som Genopbygningen af Landet skrider frem.

Kommunisterne er aktive indenfor Organisationerne og forsøger med alle Midler at nedbryde Forstaaelsen mellem Arbejderne og Regeringen; særlig retter de Skytset mod Indførelse af Voldgift, som er foreslaaet af Regeringen til Afgørelser af Stridigheder paa Arbejdsmarkedet. Trods det, at Kommunisterne er i Mindretal, er det dog ved flere Lejligheder lykkedes dem at trumfe deres Vilje igennem i Kraft af demagogiske Talemaader.

Det store Problem for alle Samfundslag — og særlig Arbejderne — er Forstaaelsen af, hvorledes et demokratisk Samfund ledes og styres i Dag. I mange Aar er den japanske Arbejder blevet undertrykket og har haft en grænseløs Respekt for Kejserdømmet og det vidtspændende Bureaukrati, og Problemet er nu at opdrage Masserne til Selvtænkning, hvis et demokratisk Japan skal opstaa. Arbejderorganisationerne, slutter Killer, maa gøre en Indsats for at lære de japanske Arbejdere Selvrespekt og Forstaaelse af egen Menneskeværd, kun derigennem kan opnaas Indflydelse og Medbestemmelsesret i et moderne Samfund.

Jernbanepersonalet lærer ogsaa Esperanto!

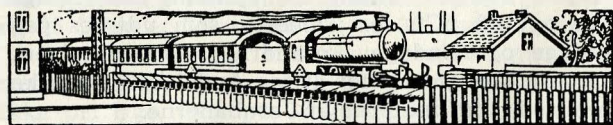
Danske Jernbane-Esperantister stiftede d. 20. Maj d. A. en Esperantoforening under Navnet *Dana Esperanta Fervojista Asocio*, og den har tilsluttet sig den internationale Federation *Internacia Federacio Esperanto Fervojistoj*.

Foreningens Formaal er: at virke for Esperanto's Udbredelse blandt dansk Jernbanepersonale, at arrangere Kursus saavel for Hold paa Stationer som Korrespondancekursus, at arrangere Rejser til Udlandet og skaffe Kolleger udenlandske Korrespondanceforbindelser.

Foreningen har et udmærket Korrespondancekursus a 10,00 Kr. for 18 Lektioner. Enhver kan deltage ved at indsende 10,00 Kr. paa Postgiro Nr. 71044, Vognmstr. Schottmann Christensen, Thyrasvej 15, Kongsvang, Aarhus.

Er man først Esperantist, fortryder man det aldrig, thi da staar hele Verden aaben for ham.

Foreningens Formand er: Pakmstr. N. C. Thorsted, Ny Munkegade 65, Aarhus, der giver alle Oplysninger.



Fremmede Sprog.

Da der i vide Kredse blandt Jernbanepersonale for Tiden spores en betydelig Interesse for fremmede Sprog, er der Anledning til at anbefale en nylig udkommen illustreret Parlør »Sehman: Conversation Guide« med Undertitlen »Sig ikke et Ord, peg paa Billederne«.

Hvert Bind, der omfatter fire Sprog, f. Eks.: Engelsk, Fransk, Tysk og Dansk, koster 8,40 Kr. og udmærker sig ved stor Overskuelighed og praktisk Format.

Tilsvarende svensk Udgave er i vid Udstrækning købt af Personalet ved svenske Jernbaner, og det maa antages, at Bogen ogsaa vil finde mange Købere her i Landet.

Ved Henvendelse gennem en Station kan interesserede faa Bogen sendt til Gennemsyn fra

Statsbanernes Rejsebureau.

Elektrisk Drift Vanløse—Ballerup.

Leveringen af det nye Vognmateriel til den elektriske Drift paa Strækningen Vanløse—Ballerup er som bekendt blevet meget stærkt forsinket paa Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Materialer, og de første af de nye Vogne kan formentlig tidligst ventes i Løbet af Sommeren 1949. Da de faste Anlæg, herunder bl. a. Dobbeltsporet til Herlev, Køreledningerne og en ny Omformerstation i Skovlunde, kan være færdig i Løbet af Foraaret 1949, har Generaldirektoratet undersøgt Mulighederne for Etablering af elektrisk Drift med Anvendelse alene af det Vognmateriel, der kan køre paa de øvrige elektrificerede Strækninger, og nu truffet Bestemmelse om, at der vil blive indført elektrisk Drift Vanløse-Ballerup fra 15. Maj 1949 med Tog hvert 20. Minut, idet Togene mellem Holte og Vanløse vil blive videreført til hhv. fra Ballerup. Den elektriske Drift vil dog foreløbig kun kunne etableres paa Hverdage, medens der paa Søn- og Helligdage vil blive kørt med almindelige Motortog eller Damp tog nogenlunde i de nuværende Planer.

Kørselen forudsætter en meget anspændt Udnyttelse af det tilstedeværende Vognmateriel. Der kan ikke under den foreløbige Køreplan skaffes umiddelbar Tilslutning i Vanløse fra og til Banestrækningen Vanløse-Nørrebro-Hellerup, og der vil i Ballerup kun blive saa kort Vendetid for Togene, at lettere Rengøring af Vognene ikke kan naas under Opholdet der, men uanset disse mindre Mangler og Ulemper har Generaldirektoratet ment det stærkt ønskeligt at faa begyndt med elektrisk Drift paa Strækningen saa tidlig som overhovedet muligt.

Den endelige Køreplan med elektrisk Drift paa alle Dage og med ændrede Tider vil først kunne etableres, naar det nye Materiel er leveret, antagelig Foraaret 1950.

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den nye Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket ioraarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.



Foreningens 50 Aars Jubilæum.

Den 1. Januar 1949 kan Dansk Lokomotivmands Forening fejre 50 Aars Jubilæum, og selv om det ikke er Meningen, at denne Milepæl i Organisationens Historie skal gaa upaaagtet hen, vil det af Hensyn til, at Lokomotivpersonalet ligesom andre Tjenestemænd ved D. S. B. er stærkest optaget ved Højtider, være nødvendigt at udsætte Festlighederne til et senere Tidspunkt. Hovedbestyrelsen har derfor besluttet, at Organisationens egentlige Stiftelsesdag den 1. Januar kun skal markeres ved en Nedlægning af Kranse paa Pionernes Grave og i Mindelunden paa Fredericia Vold, og at Jubilæet fejres ved en Højtidelighed i Forbindelse med den ordinære Kongres, der afholdes den 18., 19. og 20. Maj 1949.

Da det har været et stærkt Ønske, at man ude i Afdelingerne faar Lejlighed til ogsaa at festlig holde Foreningens Jubilæum, vil der i det kommende Foraar blive afholdt Jubilæumsfester i de forskellige Byer; men ogsaa her maa der tages for Nødtte Hesnyn til Tjenesten, saaledes at man med Støtte fra de respektive Distrikter tilrettelægger Festen paa en saadan Maade, at den ene Bys Personale kan afløse for den andens og derved aabne Adgang til, at saa mange som muligt faar Lejlighed til at deltage.

Jubilæum.

Tirsdag d. 7. December fejrer Lokomotivfører Th. Frandsen sit 40 Aars Jubilæum, og selv om vi ved, at han ingen Opmærksomhed ønsker i Dagens Anledning, maa det dog være os tilladt, igennem vort Blad, at bringe ham en Hilsen og Tak for de svundne Aar. Frandsen begyndte sin Karriere som Aspirant i Aarhus, hvor han straks var med i de bevægede Dage, hvor Bølgerne gik højt om Spørgsmaalet „Evighedsaspiranterne“, siden kom han til Gedser som Lokomotivfyrbøder, og straks gik han ind i Organisationens Arbejde, med den for ham særlige Ivrighed, og da han tillige var en stor Opponent, særlig i de Tider hvor det gjaldt om at bygge vor Organisation op, vil man forstaa, at det undertiden gik hedt til.

Vi har nu haft Glæde af Frandsens Viden og Arbejds-kraft i omkring 20 Aar, og nægtes kan det heller ikke, at han ogsaa her har været stærkt i Opposition, men efterhaanden er han gledet ind i vort Arbejde her i Afd. I, og er endt som Formand de sidste 3 Aar. Vi, som kender ham, og som igennem Aarene har arbejdet sammen med ham, ved, at det alletider har været til Gavn for Kammeraterne og for D. L. F. uden nogen Skelen til personlig Vinding. Da Alderen forbyder os at beholde ham som Formand, kan vi kun ønske, at han endnu i nogle Aar fortsat maa beholde sit gode Helbred, saaledes at man fremdeles maa kunne drage Nytte af hans Indsigt og Arbejds-kraft.

Vi siger dig derfor Tak for de svundne Aar, og med Ønsket om alt godt i Fremtiden ønsker vi dig til Lykke.

W.

Jubilæumsfester.

Aalborg Afdelinger.

Afdelingernes 50-aarige Bestaaen fejres ved en stor Festmiddag i „Kilden“, d. 19. Februar 1949. Pensionister og Enker efter Lokomotivmænd indbydes hjerteligt til at deltage i denne Fest, hvor de er ligestillet med de aktive Medlemmer.

Alle Oplysninger og anden Underretning kan faas paa Telefon 3129 eller ved Brevkort til C. A. Jespersen, Sjællandsgade 86, 3.

Til Underretning for D. L. F. Afd. i 1. Distrikt kan meddeles, at D. L. F. (Ro. Afdl. afholder Organisationens 50 aarige Jubilæum Lørdag den 26. Februar 1949).

Afdl. 5,	Afdl. 6,
K. J. Christensen.	H. J. Nielsen.

Struer Afdelinger.

Struer Afdelinger fejrer Foreningens 50 Aars Jubilæum Lørdag den 5. Marts 1949.

Opmærksomhed frabedes.

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

Lokf. Emil Jørgensen, Aarhus.

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

Lokf. H. Johansen, Viborg.

Juletræsfester.

Aalborg Afdelinger afholder Juletræsfest d. 9. Januar 1949.

Aarhus Afdelinger afholder sin aarlige Julefest i Østergades Forsamlingsbygning, Fredag d. 7. Januar 1949 Kl. 17,45 pr.

Pensionister samt Enker efter Lokomotivmænd indbydes venligst.

Festudvalget.

De københavnske Afdelinger afholder Juletræsfest Onsdag den 12. Januar 1949 i „Borgernes Hus“, Rosenborggade 1.

Børnene samles Kl. 16,45. Kl. 17 marcheres ind i Salen omkring Juletræet til de kendte Toner af Lokomotivmændenes March, hvorefter følger forskellig Underholdning for Børnene.

Børnene bliver trakteret med Sodavand og Lagkage, hvert Barn faar desuden en Pose Godter og en Gave. Børneballer slutter Kl. 20.

Kl. 20 stort Julebal for Voksne!

Alle Lokomotivmænd og Aspiranter med Familie er velkomne. Provinsafdelingernes Medlemmer og Pensionister indbydes venligst. Medlemmers Børn deltager gratis, fremmede Børn 4 Kr. Adgangskort for Voksne 1 Kr.

Da Billetsalg ved Indgangen ikke maa finde Sted, anmodes man om at sikre sig Billet i god Tid.

Indtegning af Børn slutter d. 30 December d. A. Billetter faas hos:

Lokofører W. Pedersen, Bredahlsvej 3. Tlf. Valby 2513 y.
" A. C. Jensen, Haderslevgade 7. Tlf. Vester 5026 u.

" K. H. Gjørtsvang, Panumsvej 45, Valby.

Motorfører A. Skøtt, Holmestien 15, Vanløse.

" W. S. H. Olesen, Hillerødgade 19, 2. th.

Lokofb. K. Egenhardt, P. Knudsensgade 98. Tlf. Eva 7394 v.

" G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2. Tlf. Eva 7681.

Festudvalget.

Fredericia Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderafdelinger afholder Juletræsfest paa „Hotel Landsoldaten“, Onsdag den 5. Januar 1949 Kl. 18.00.

Pensionister og Enker efter Lokomotivmænd indbydes venligst. Stor Tilslutning forventes.

Festudvalget.

Oplysningsarbejdet.

Oplysningsudvalget i Aarhus.

Torsdag d. 9. December holder Sektionsingeniør E. Hansen, Foredrag om „Den elektriske Transmission paa Motorvognene“.

Efter Foredraget vil Filmen „Mo-Vogdenes Prøvekørsel i Norge“ blive vist.

Udvalget.

Andespil.

Pensionister gøres herved opmærksom paa, at Aalborg Afdelingen afholder stort Andespil d. 12. December Kl. 15,30 paa Hotel „Cecil“.



Forflyttelser efter Ansøgning fra 1-11-48.

Lokomotivfører I. G. Hansen, Padborg, til Kbhvn. Gb.

Uansøgt Forflyttelse fra 1-11-48.

Lokomotivfører (Depotforstander) V. H. Jensen, Holbæk, til Brande med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Tildeling af Hvervet som Lyntogsafføser fra 1.—12.—48.

Lokomotivfører A. Pedersen, Aarhus H., i Aarhus H.

Forfremmelser pr. 1.—12.—48.

Motorfører til Lokomotivfører:

P. E. Rasmussen, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

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

H. E. Jensen, Kh. Gb., i Brande.

P. F. Mikkelsen, Nyborg, i Tinglev.

O. S. Jensen, Kh. Gb., i Herning.

H. B. Larsen, Næstved, i Ringkøbing.

Forflyttelser efter Ansøgning pr. 1.—12.—48.

Lokomotivførerne:

H. B. Christiansen, Padborg, til Kh. Gb.

P. A. Jensen, Ringkøbing, til Kalundborg.

A. Søndergaard, Herning, til Aarhus.

C. C. Poulsen, Padborg, til Aarhus.

K. F. Hansen, Padborg, til Odense.

C. M. C. Clausen, Brande, til Esbjerg.

S. A. L. Olsen, Tinglev, til Padborg.

Lokomotivfyrbøderne:

S. E. Tandrup, Helsingør, til Kh. Gb.
L. I. G. Richardt, Kalundborg, til Kh. Gb.

Ansættelse som Lokomotivfyrbødere.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

O. Lindberg, Aarhus H., i Padborg.
E. T. Olsen, Kh. Gb., i Kh. Gb.
J. A. D. Thillemann, Kh. Gb., i Kh. Gb.
T. G. B. Olsen, Slagelse, i Slagelse.
E. A. Hansen, Kh. Gb., i Helsingør.
K. A. Larsen, Kh. Gb., i Slagelse.
S. A. H. Petersen, Kh. Gb., i Kalundborg.
T. E. Raff, Kh. Gb., i Kalundborg.
E. J. V. Høtoft, Kalundborg, i Kalundborg.
A. T. A. Hansen, Næstved, i Næstved.
R. L. Andersen, Kh. Gb., i Gedser.
T. Ditlevsen, Korsør, i Korsør.
C. Hansen, Kh. Gb., i Næstved.
H. Klausen, Korsør, i Korsør.

Tilladelse til Bytning af Tjenestested.

Lokomotivfyrbøderne K. B. Laursen, Roskilde, og B. C. N. J. Kubel, Gedser.

Afsked.

Lokomotivfører E. P. Larsen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30-11-48.
Lokomotivfører C. M. Wendt, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30-11-48.
Lokomotivfører P. H. Neergaard Pedersen, Kbhvn. Gb., efter Ans. paa Gr. af Alder med Pension fra 31-1-49.
Lokomotivfører H. K. Danielsen, Fredericia, efter Ans. paa Gr. af Svagelighed med Pension fra 31-1-49.
Lokomotivfører F. K. D. Gregersen, Kh. Gb., paa Gr. af Alder med Pension fra 31-1-49.
Motorfører H. P. Pedersen, Skælskør, efter Ans. paa Gr. af Alder med Pension fra 31-1-49.

Paaskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for bl. a. Lokomotivfører E. A. Clemmensen, Helgoland, i Anledning af, at de paagældende ved hurtig Reaktiøn og god Agtpaagivenhed reddede en lille Dreng fra at blive kørt over af Lyntoget paa Vejle H. Station den 14-7-48, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører J. P. V. Bertelsen, København, den 25-10-48.
pens. Lokomotivfører C. A. Sørensen, Slagelse, den 16-11-48.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer

fra 1-10-48.

pens. Lokomotivfører:

J. A. M. Boldreel, Aaboulevarden 84, Aarhus.

fra 1-11-48:

A. P. Petersen, Tordenskoldsgade 31, 4., Aarhus.

A. P. Nissen, Glentevej 18, 2., Fredericia.

S. T. Hansen, Mølle Alle 3, 2., København, Valby.

J. T. Olsen, Grambyvej 18, København, Valby,

J. Andersen, Jyllands Alle 9, Thisted.



Lokomotivførerafdelingerne:

Kbhvn. Hlg.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: V. K. F. Larsen, Vilhelm Thomsens Alle 34, 1. tv., Valby. Tlf. Valby 4234.

Padborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. V. Søgaard Hansen, D. S. B. Maskindepot.

Lokomotivførerunderafdelingerne:

Assens: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: E. B. Jørgensen, D. S. B. Maskindepot.

Kolding: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. H. Pedersen, D. S. B. Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Næstved: Kassererens Navn og Adresse rettes til: V. B. D. Nielsen, Pilevej 2.

**Sengeudstyr - Hvidevarer
Gardiner - Gulvtæpper**



Leverandør til De danske Statsbaner
Leverandør til Dansk Lokomotivmands Forenings Feriehjem

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

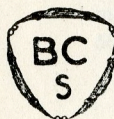


**Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damso 3132**

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

AKTIESELSKABET
C. OLESEN



Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen
Vangedevej 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgående
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION

SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

BOSCH
Autoelektrisk Kvalitetstilbehør
og Dieseludstyr

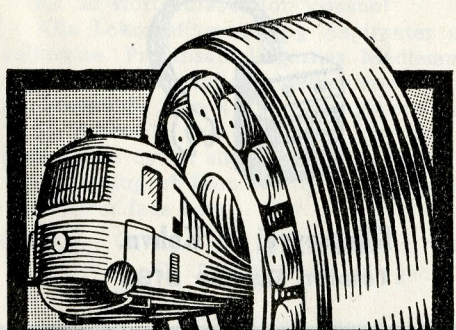
A/s MAGNETO . Jagtvej 155 . Kbhvn. N.

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



Regnfrakker



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer

KØBLER & KROGH A/S • FARVERI KEMISK TØJRENSNING GARDINVASKERI

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

AKTIESELSKABET NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

De forenede Kulimportører KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5.
Telefon 211.

København K.
Telefon 211.

A/s „**REFFO**“ Struer.
KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“
Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.
Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

Importkompagniet A/s Kalundborg.

Import af
Kul, Koks & Briketter.

Telf.: *33 (Flere Ledninger)

BOGTRYK

L. A. Jørgensen. Rosengaarden 13.
Tlf. Byen 1502. — København K.

C. C. Petersens Bogtrykkeri
Studiestræde 32.
Telf. 6142.

Leverandør til Statsbanerne.



Indr. Varem.

Krone-
Smergellærred



Nyborg

„OTTO NIELSEN“

Isenkram . Glas
Porcelæn og Legetøj

Telefon 20

det er alles Motto —
vi handler hos **OTTO**

