



Nº 7

Juli 1948

48. Aargang

LØN OG PRISER.

Den Stabilitet i Samfundslivet, som vi alle higer imod, hvor Løn og Priser er afgørende Faktorer, synes det stadig at være vanskeligt at opnaa i vort Land.

Ved Revisionen af Lønningsloven i 1946 nærrede Tjenestemændene det oprigtige Haab, at de dengang opnaaede Forbedringer skulde være af en blivende Karakter, men desværre er Udviklingen gaaet i en Retning, der har gjort dette Haab til Skamme, og Udsigterne for den nærmeste Fremtid tegner ikke godt, tværtimod.

I Hjemmene ser man med Bekymring paa, hvorledes Priserne stadig viser stigende Tendens, samtidig med, at det for Husmødrene er næsten en haabløs Opgave at skaffe de Livsfornødenheder, der nu engang skal til.

Der blev i selve Tjenestemandsløven nedlagt saadanne Bestemmelser, at Tjenestemændene i nogen Grad skulde være dækket mod Prisstigninger gennem Reglerne om Reguleringstillæggenes Størrelse. Men da Pristallet her er udslaggivende og i Virkeligheden ikke i sin nuværende Form giver Udtryk for Forbrugsændringer, bl. a. som Følge af Vareman- gel, er Pristallet ikke en virkelig Rettesnor for Lønregulering.

De samvirkende Fagforbund har da ogsaa peget paa, at der maatte en Ændring til, saaledes at man ved Statistisk Departements Udsendelser kan udlede konkrete og saglige Oplysninger om den virkelige Prisudvikling med alle Forhold taget i Betragtning.

Som bekendt er der ogsaa nedsat et Pristalsnævn, hvori Arbejderne, Tjenestemændene og Statistisk Departement er repræsenteret. Hvilket Resultat Nævnet naar til, maa Fremtiden vise, men det vilde være af stor Betydning, hvis Formen for Pristalsregulering som Middel til Beskyttelse af Reallønnen virkelig gav Lønmodtagerne Indtryk af at blive retfærdigt behandlet.

Den stadig stigende Skattebyrde tynger ogsaa haardt paa et Tjenestemandsbudget, og det er med store Forventninger Tjenestemændene ser hen til de Forslag, Skattelovkommissionen har bebudet, og som skal fremsættes i den kommende Rigsdagssamling. Selvfølgelig maa det erkendes, at det offentliges Udgifter ogsaa stiger, og ønsker man at leve i et velordnet Samfund og nyde de Goder, som deraf følger, koster det Penge. Men Spørgsmaalet er, om de Skatter, Samfundet paalægger de fastlønnede med smaa og mellemstore Indtægter, ikke er for stor, eller med andre Ord, om den nugældende Skattelovgivning er i Overensstemmelse med Princippet — en retfærdig Skatteligning.

Statsministeren og Finansministeren har forøvrigt begge givet Udtryk for denne Opfattelse, og det er vort Haab, at der ved Lovens Revision vil være Vilje til at ændre paa dette Omraade, ogsaa fra de andre politiske Partiers Side.

At der hersker Utilfredshed indenfor Tjenestemændenes Rækker, er forøvrigt kommet offentligt frem ved flere Lejligheder.

Jernbaneforeningen — der i Dagene 12.—13. Juni holdt Delegeretmøde i Aarhus — vedtog enstemmigt en Resolution, hvori man gav Udtryk for, at Forudsætningerne for Tjenestemandorganisationernes Tilslutning til Lønningsloven af 1946 ganske er bristede, idet de fortsatte Prisstigninger i de forløbne 2 Aar har gjort den ved Lønningsloven opnaaede Lønforhøjelse illusorisk. Københavns Kommunes Tjenestemænd har givet Udtryk for den samme Opfattelse, og begge Organisationer opfordrer deres Hovedledelse til at optage Forhandlinger med det Formaal for Øje at faa revideret de nu gældende Lønningsbestemmelser.

Lokomotivmændene er helt og fuldt enige i de Synspunkter, der anlægges af de nævnte Organisationer paa dette Omraade. Kravene til Tjenestemændene rent arbejdsmæssigt er ikke blevet mindre i Tiden efter Besættelsens Ophør, og det er med stigende Bekymring, vi ser paa den økonomiske Deklassering, der er i Udvikling, men som det er vor Tro den siddende Regering vil raade Bod paa.

FÆLLESUDVALGET

Som en naturlig Følge af den Samarbejds-aand, der hersker Jernbaneorganisationerne imellem, er nu det i 1927 opløste Fællesudvalg blevet genoprettet.

Gaar man tilbage i Fællesudvalgets Historie, fremgaar det tydelig, hvilke Tanker der laa til Grund for dets Oprettelse, som er samlet i et Resumé i de første Vedtægter:

„at man overalt under Forhandling med Administrationen kunde møde frem enige og samlet om de Sager, der blev Genstand for Forhandling, som var af almindelig Interesse for samtlige ved Statsbanerne beskæftigede, baade Tjenestemænd og timelønnede Arbejdere.“

Naar Tanken blev omsat til Virkelighed, skyldes det uden Tvivl det Initiativ, der blev udvist af Dansk Jernbaneforbunds daværende Forretningsfører, Charles Petersen, den senere Formand for Landstinget, der forøvrigt paa mange Omraader har vist sig at være en vidtskuende klog Foreningsmand.

Forud for vor Forenings Tilslutning til Fællesudvalget var foregaaet adskillig Korrespondance, særlig om Vedtægternes Udformning, men efter at Enighed mellem Organisationer-

nes Hovedledelse var opnaaet, blev Udkastet til Vedtægter for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg forelagt og enstemmigt vedtaget paa et Delegeretmøde, Dansk Lokomotivmands Forening afholdt i Aarhus den 10. April 1916.

Fællesudvalget var nu en Realitet og bestod af Repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening. Som vore Repræsentanter blev paa Hovedbestyrelsesmødet den 24. April samme Aar valgt Formanden for Lokomotivførererkredsen og Lokomotivfyrbøderkredsen, henholdsvis Lokomotivfører M. Mortensen og Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie, hvis Indsats blev af stor Betydning for Fællesudvalget.

Der var Opgaver nok for Udvalget at tage op til Løsning, thi selv om hver Organisation i Følge Vedtægterne bevarede deres Handlefrihed, var der mange Problemer af almen Interesse, der trængte sig paa. Det er ikke Meningen her at gaa i Detailler, men paa daværende Tidspunkt rasede Verdenskrig Nr. 1, og Tjenestemændene var paa mange Omraader endnu daarligere stillet, end under den nylig afsluttede Krig.

Mange Sager blev løst i Fællesskab, og de vanskelige Tider, der indtraf nogle Aar efter Krigens Slutning, med Sparekommissioner og meget andet, hvor Administrationen forsøgte at fratage Tjenestemændene nogle af de Goder, der var opnaaet, blev kraftigt tilbagevist af Fællesudvalget.

Aarene gik, og kort efter, at Venstre var kommet til Magten i 1927, blev der paa Rigsdagen fremsat adskillige Forslag, der hovedsagelig drejede sig om Besparelser paa Statens Budget, Besparelser, der i væsentlig Grad skulde indvindes ved Nedskæring af de sociale Udgifter samt Tjenestemændenes Lønninger. Samtlige Tjenestemandorganisationer protesterede i første Omgang og pegede paa, at skulde Statsbudgettet forbedres, maatte der findes andre Veje end Nedskæring paa disse Omraader.

Der var fuld Enighed om denne Opfattelse, men Begivenhederne udviklede sig imidlertid i en Retning, der ikke her skal gøres nærmere Rede for, og Slutresultatet blev, at det paa et Møde den 13. December samme Aar besluttedes at ophæve Fællesudvalget.

Der gik dog ikke lang Tid, før de respektive Organisationers Ledelse var klar over, at Situationen var uholdbar, og knapt et Aar efter blev der gjort et Forsøg paa igen at oprette Fællesudvalget, forøvrigt paa Foranledning af vor Forenings daværende Hovedledelse.

Forsøget strandede imidlertid, men paa Mødet, hvor Genoprettelsen blev drøftet, opnaaede man dog Enighed om, at for saa vidt der fremkom en Sag af Betydning for alle Jernbanemænd, og en Organisation fandt, at denne burde behandles i Fællesskab, kunde den paagældende Organisations Formand træffe Aftale med de 3 andre Organisationers Formænd om en fælles Drøftelse, hvori eventuelt kunde deltage flere Repræsentanter fra hver Organisation. Blev der saa Enighed om Samarbejdet, skulde det meddeles Generaldirektoratet, at man i den bestemte Sag forhandlede i Fællesskab, ligesom hver Organisation kunde vælge Repræsentanter til Forhandlingen.

Under denne Form har Samarbejdet mellem Organisationerne virket siden og har absolut været af betydelig Værdi paa mange Omraader.

Besættelsestiden og hvad dermed fulgte, er endnu for tæt inde paa Livet til, at man historisk kan behandle dette Emne, men der er ingen Tvivl om, at Jernbanemændene var placeret paa en udsat Post, og for dem var det af stor Betydning, at Samarbejdet mellem Jernbaneorganisationerne var fast og ubrydeligt hele denne Periode.

Naar Fællesudvalget igen træder ud i Livet, er det vor Opfattelse, at det vil blive til Gavn for Jernbanemændene, uanset hvilken Kategori de tilhører. Vi har ogsaa Pligt til at nære denne Tro, idet det er paa Dansk Lokomotivmands Forenings Initiativ, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg genopstaar; ikke som et Sted, hvor Sagerne blot trækkes i Langdrag, men et Sted, hvor Tingene kan drøftes frit og aabent i Overensstemmelse med vor demokratiske Indstilling, alt med det Formaal for Øje at skabe det bedst mulige Resultat for Vingehjulets Mænd.

HOVEDBESTYRELSESMØDET den 19. og 20. Maj 1948.

Formanden bød Lokomotivfyrbøderne K. Egenhardt og J. V. Christiansen, der indtræder som Hovedbestyrelsesmedlemmer som Følge af, at Lokomotivfyrbøder C. Knudsen og Motorfører A. Müller er blevet Lokomotivførere, Velkommen til Arbejdet i Lokomotivmændenes Interesse. Han udtalte Haabet om godt Samarbejde.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over Hovedbestyrelsesmødet den 25. og 26. Februar oplæstes. — Godkendtes.

Punkt 2. Formandens Beretning.

I Begyndelsen af Marts havde Formanden været paa en Rejse ude i Landet, hvor 23 Afdelinger var blevet besøgt. Tilslutningen til Møderne havde været god, og mange Spørgsmaal og Problemer var blevet drøftet. Gjorde i denne Forbindelse visse Betragtninger over Nyttens af Formandsmødet, naar man forlods lige havde været paa Besøg i Afdelingerne.

Forskellige Sager af principiel Art har i Perioden siden sidste Hovedbestyrelsesmøde været behandlet og besvaret.

En Lokomotivfører, der blev beordret til at rejse som Passager fra Skjern til Herning, for derfra at fremføre et Særtog til Esbjerg og retur Esbjerg—Herning og derefter Passager Herning Skjern, forespørger, om han har Ret til Udstationeringsgodtgørelse, naar den paagældende Tur strækker sig over et Tidsrum af 20 Timer (den længste Tur i Skjern er ca. 10 Timer). Vi har meddelt, at der i Henhold til Ordre A, Side 73, Stykke 3 og 4, ikke kan beregnes fulde Dagpenge, men kun Timepenge.

En Lokomotivfyrbøder i Herning var 1. og 2. Paaskedag d. A. taget ud af sin faste Strækningstur for at køre til Indøvelse som Lokomotivfører paa Rangermaskinen (3 Dages Prøve). Han havde i den Anledning indsendt en Regning paa ialt $5\frac{1}{2}$ Times Overarbejde, idet han 1. Paaskedag havde haft $1\frac{1}{2}$, og 2. Paaskedag 4 Timers Overarbejde. Distriktet havde imidlertid nægtet Udbetalingen under Henvisning til, at Lokomotivfyrbøderen tilhørte Reserven, og ikke, som af denne paastaet Strækningsturen. Efter at vi havde beskrevet Sagen overfor Distriktet, fik Lokomotivfyrbøderen udbetalt det ønskede Beløb.

Padborg Lokomotivførerafdeling beklager sig over, at 2. Distrikt kun vil udbetale $\frac{2}{3}$ Nattillæg til en Lokomotivfører, som er midlertidig udstationeret fra Padborg til Fredericia, og som under Udstationeringen har overnattet i Tønder og Struer. Vi har underrettet Afdelingen om, at man i Henhold til Tjenestemandslovens § 22, Stykke 3 og 6, kun kan beregne $\frac{2}{3}$ Nattillæg i ovennævnte Tilfælde.

Sønderborg Lokomotivførerafdeling forespørger, om en Lokomotivfører, der har været indkaldt til Motorskole, ikke tilkommer Godtgørelse for dobbelt Husførelse for hele Skoletiden plus Tiden, der medgaar til Rejse til og fra Skolen. Vi har svaret, at den paagældende oppebærer Timepenge for Rejse til og fra Skolen og dobbelt Husførelse for selve Skoletiden.

En Lokomotivfyrbøderafdeling spørger, om en Lokomotivfyrbøder, som har den praktiske Lokomotivførerprøve, og som er forflyttet til

Depotet den 1. April d. A., kan forlange at komme i fast Rangertur foran en Lokomotivfyrbøder, som er tilflyttet Depotet paa et tidligere Tidspunkt, men kun har 3-Dages Prøven.

Det er meddelt, at førstnævnte Lokomotivfyrbøder skal anvendes til Lokomotivførertjeneste forud for den med 3-Dages Prøven.

Adskillige Lokomotivfyrbøderafdelinger beklager sig over, at der ikke bliver forflyttet Lokomotivfyrbødere til Depoter, hvortil de i længere Tid har været Ansøgere. Vi har svaret, at Lokomotivfyrbøderantallet efterhaanden er blevet temmelig lille, og da disse saa godt som alle Vegne anvendes som Lokomotivførere, er Spørgsmaalet paa nuværende Tidspunkt vanskeligt at løse. Ved en fornyet Henvendelse til 2. Distrikt er det dog lovet, at Antagelse af Ekstrahaandværkere saa vidt muligt ikke vil finde Sted ved Depoter, hvortil der er Ansøgere blandt Lokomotivfyrbøderne.

Efter Henstilling fra D. S. og M. F. har Generaldirektoratet forespurgt, om vi kan tiltræde en yderligere Dispensation i Reglerne for Antagelse af Aspiranter med Hensyn til Levealderen. Spørgsmaalet har været drøftet mellem vor Organisation og D. S. og M. F. Vi henstillede at indhente visse Oplysninger forinden videre foretoges.

D. S. og M. F. beklager sig over, at Korsør Lokomotivfyrbøderafdeling ved Fordeling af Ferien har udelukket Lokomotivfyrbøderaspiranterne fra at søge Ferie i Tiden 1. Juli—15. August. Vi har meddelt Korsør Lokomotivfyrbøderafdeling, at de i Henhold til Distriktets B Cirkulære Ma. 2156/48 af 1. April d. A. skal fordele Sommerferien ligeligt mellem Lokomotivfyrbødere og Aspiranter i alle Periodens Maanedere.

Mellem de 3 Jernbaneorganisationer og Generaldirektoratet har der været ført Forhandling om Retningslinierne for Avancement og ansøgt Forflyttelse til ledige Stillinger. Fra Organisationerne var der fremsat Ønske om, at Tjenestemændene skulde kunne opnaa Avancement efter ansøgt Forflyttelse til ledige Stillinger, indtil det fyldte 65. Aar. Generaldirektoratet fastholdt imidlertid, at dette ikke kunde imødekommes, men at ovennævnte ikke kunde finde Sted efter det fyldte 63. Aar. Sagen søges forelagt Ministeriet.

Da det ved Statens Overtagelse af Slangrupbanen viste sig vanskeligt at faa det paagældende Personale overført som Tjenestemænd i Henhold til Tjenestemandslovens § 49, og da det var nødvendigt, at de paagældende opnaaede Tjenestemandstillingen for at blive optaget i Tjenestemandorganisationerne i

Henhold til Tjenestemandslovens § 21, har de 4 Jernbaneorganisationer gennem Generaldirektoratet henstillet til Finansministeriet, at der blev tilføjet et nyt Stykke 2 til § 49 med følgende Ordlyd:

„det samme gælder ved Ansættelse af Personalet fra koncessionerede eller lignende Befordringsinstitutioner, hvis Virksomhed helt eller delvis overtages af Statsbanerne.“

Finansministeriet har imødekommet Organisationernes Ønske.

Fra 2. Distrikt er modtaget Meddelelse om, at det af Foreningen stillede Forslag om Indretning af Brusebad, Haandvask og W. C. i Lokomotivremisen i Ribe vil medføre en Udgift paa ca. 5000 Kr. Da denne Udgift efter Distriktets Mening synes uforholdsmæssig stor i Betragtning af Opholdsværelsernes ringe Benyttelse, der med den gældende Køreplan kun andrager et tjenestefrit Ophold pr. Døgn for en Lokomotivfører fra Kl. 1,18 til Kl. 5,49 og et ikke tjenestefrit Ophold for et Sæt Lokomotivpersonale paa Hverdage fra Kl. 8,42 til Kl. 9,12, og da det for Tiden paa Grund af Materialebevilling og Indkøb af Sanitetsmaterialer er uigennemførligt, foreslaar Distriktet Sagen foreløbig stillet i Bero. Kakkelovnen i Opholdsværelserne vil blive repareret. I Opholdsbygningen vil der i Stedet for den af Personalet ønskede Kogeplade, blive installeret Gas.

Er under de foreliggende Omstændigheder tiltraadt.

I 2. Distrikt har der været ført Forhandlinger ang. Velfærdsforanstaltninger for Finansaaret 1948/49 i Tjeneste- og Opholdslokaler. Da adskillige af de af Udvalget stillede Forslag var uigennemførlige paa Grund af Materialeangel, har man efter Henstilling fra Distriktet brugt hele det bevilgede Beløb til de Foranstaltninger, der kunde gennemføres. Dette blev for vor Forenings Vedkommende Forbedringer i Lokomotivremisen i Brande, hertil bevilgedes Kr. 300,—. Nye Møbler i Overnatningsværelset og Opholdsstue samt ny Gulvbelægning i hele Opholdsbygningen i Maskindepotet i Padborg, hvortil der bevilgedes Kr. 12,000,—.

I Generaldirektoratet har været forhandlet ang. Opførelse af Lejeboliger i Finansaaret 1949/50. Under Hensyn til, at der paa Grund af Byggestop i det foreliggende Aar har været Vanskeligheder med at faa opført de en Gang bevilgede Huse, henstillede Baneschefen, at der ikke i Aar blev krævet nye Boliger eller foretaget Ombygning i Rækkefølgen af de allerede bevilgede, hvilket Foreningen har til-

traadt. Følgende Boliger vil i det kommende Finansaar blive opført i

Køge: 1 Bolig for Depotforstanderen,
 Brande: 1 Dobbeltbolig,
 Herning: 1 Dobbeltbolig,
 Padborg: 1 Dobbeltbolig.

Under Hensyn til, at der i Herning for Tiden er 2 Lokomotivførere uden Bolig, har Foreningen henstillet til Generaldirektoratet, at man købte en Ejendom, der er til Salg og beliggende paa Musæumsvej. Ejendommen, som bestaar af 2 Lejligheder, har været besigtiget, og Generaldirektoratet har indvilget i at købe den, men henstiller, at de ene Lejlighed tildeles en Baneformand.

En Lokomotivfører har forespurgt, om han har Ret til at søge en Lejebolig, som bliver opført i Gedser og som oprindeligt er bygget til en Togfører. Vi har meddelt Vedkommende, at han godt kan søge, men under Hensyn til de gældende Regler for Udlejning af Lejeboliger kan han ikke forvente at komme i Betragtning, saafremt der er Ansøgere blandt Togpersonalet.

Da Papirfabrikkerne d. 27. Marts d. A. har forhøjet Priserne paa Papir med 20 pCt. og da der har fundet en Forhøjelse Sted af Arbejdslønnen, har Frederiksberg Bogtrykkeri set sig nødsaget til at forhøje Prisen paa Fremstillingen af Dansk Lokomotiv Tidende.

I Forbindelse med Forhandlingerne ang. de smalle Remiseporte, er der fra Generaldirektoratet modtaget et Udkast til et Advarselskilt, som ønskes anbragt i Remise- og Opholdsbygningerne samt paa Lokomotivernes Førerplads.

Der er udpeget Bisidder i 4 Auditørsager.

Lokomotivmester Mortensen, Gb, har skænket sin Feriehjemsandel paa 120 Kr. som en Gave til Feriehjemmet.

Foruden de her særlig omtalte Sager er der behandlet adskillige andre af mere lokal Art eller rent personlig Betydning.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Som tidligere omtalt er der mellem vor Forening, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Jernbaneforbundet afsluttet en Overenskomst med Hensyn til Driften af de københavnske Marketenderier. Jernbaneforbundets Repræsentant i Driftsudvalget skal være en Remisearbejder.

Hovedkasserer gav en Oversigt over de københavnske Marketenderiers Regnskab for den forløbne Tid af Aaret. Dette tegnede ikke særlig lyst grundet paa Varemangel og Lønforhøjelser.

Fra Aarhus Afdelinger er modtaget en Regnskabsoversigt fra det derværende Marketenderi, der viste et mindre Overskud.

Centralorganisation I meddeler, at der overfor Finansministeriet er fremsat Ønsket om Oprettelse af Samarbejdsudvalg indenfor Statens Institutioner, idet der bl. a. er henvist til Udtalelserne i den af Lønningskommissionen af 1943 afgivne Betænkning samt til, at der mellem Arbejdsgiverorganisationerne og De samvirkende Fagforbund er truffet Aftale om Oprettelse af Samarbejdsudvalg, ligesom der indenfor Københavns Kommune er udarbejdet Regler for tilsvarende Udvalg, for de ved denne Kommune beskæftigede Arbejdere og Funktionærer. Finansministeriet har imødekommet Centralorganisationens Ønske, og et Udvalg er nedsat. Som Centralorganisationens Repræsentanter er udpeget Sekretær J. K. F. Jensen og Lokomotivfører Sophus Jensen.

Ligeledes meddeler Centralorganisation I, at man har anmodet Skattedepartementet om at faa Beløbet Kr. 400.—, som fradrages paa Selvangivelsen for betalt Pensionsbidrag og Sygeforsikring forhøjet.

„Vejlekassen“ har afholdt Repræsentantskabsmøde, C. Schmidt gav en Redegørelse for Mødets Forløb. I denne Forbindelse vedtoges det, at Greve Petersen skal indtræde i et Udvalg, hvor samtlige Organisationer er repræsenteret, og hvis Opgave skal bestaa i at fremkomme med Ændringer af Styrelsens Sammensætning.

Formanden har deltaget i en Konference, I. T. F. har indkaldt til, hvor Marshall-Planen blev drøftet. Gav en Redegørelse over det, Konferencen var blevet enige om, og nævnte de Resolutioner, som var vedtaget.

Feriehjemsudvalget har haft flere Møder. Firmaet, der skal levere det tidligere omtalte Køleanlæg, er ikke helt sikker paa, at Anlægget bliver fuldt færdig til Feriehjemmets Aabning; iøvrigt er ellers alt klart dernede til at modtage Gæster for den kommende Sæson.

Fællesorganisationen i Kalundborg har tilrettelagt et Sommerstævne den 13. Juni, i hvilken Anledning er fremstillet et Antal Lodsedler. Feriehjemmet har hertil skænket en Gevinst, bestaaende af et Ophold paa 8 Dage for 2 Personer paa Foreningens Feriehjem i August Maa-ned.

S. Suneson gav en Oversigt over Oplysningsudvalgets Arbejde i Sæsonen 1947/48 samt nævnte det paatænkte Studiekursus paa Feriehjemmet og det eventuelle Program.

Punktet blev taget til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren forelagde en Regnskabs-oversigt for Aarets første Kvartal. Balancen pr. 31. Marts 1948 var Kr. 672.488,85. En Formuefremgang i Kvartalet paa Kr. 8.086,78. Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

I de Ture, som 2. Distrikt har udsendt ved Køreplansskiftet 9. Maj, forekommer der en Fodnote, der lyder saaledes:

„Denne Tur er tilrettelagt med over 61 aarlige Fridage og i Følge Overenskomst er Krav paa Erstatning for mistede, særlige Helligdage bortfaldet for det i Turen kørende Personale.”

Da Hovedbestyrelsen intet Kendskab har til, at en Overenskomst af denne Art er truffet i Distrikterne eller Generaldirektoratet og Foreningen imellem, blev det besluttet at forespørge Afdelingerne, om de ved Turforhandlingerne har tiltraadt den skitserede Anmærkning.

Spørgsmaalet kan fremdrages paa det kommende Formandsmøde.

Udkast til Vedtægter for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg blev forelagt Hovedbestyrelsen.

Det forelagte Udkast blev vedtaget uændret og de andre Organisationer vil nu blive underrettet herom.

Generaldirektoratet forespørger, om Foreningen kan tiltræde, at fastansatte, timelønnede faar deres Jubilæumsanciennitet forbedret, saaledes at den regnes fra den Dag, de paagældende har været fast beskæftigede ved D. S. B.

Hovedbestyrelsen var enige i at støtte denne Anmodning.

En Lyntogsassistent spørger, om han som er yngste Mand ved Depotet, ikke skal anbringes hos den yngste Lokomotivfører i Turen.

Henvistes til lokal Behandling i Afdelingen.

Det tidligere Spørgsmaal om Lokaler til Foreningens Kontor er endnu ikke løst. Forskellige smaa Ejendomme har været beset, da det er den eneste Maade, der kan skaffes Lokaler paa under de nuværende Forhold. Prisen paa disse Ejendomme er meget høj, hvorfor der ikke er truffet nogen Bestemmelse om Køb endnu.

Fra I. T. F. er modtaget en Forespørgsel, om vi vil være Værter for nogle amerikanske Jernbanemænd, der efter at have været til I. T. F.s Kongres i Oslo agter at besøge Danmark.

Tiltraadtes under Forudsætning af, at det bliver under beskedne Forhold.

Der er indkommet en Ansøgning til Legatophold paa Feriehjemmet. Ansøgningen er vedlagt en Lægeerklæring. Ansøgeren er en Lokomotivførers Hustru.

Legatet bevilgedes.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Oplysningsudvalg indbyder til Kursus paa Halskov Rev 13.—19. Juni.

V. Bundgaard valgtes.

Finlands Lokomotivmands Forbund indbyder til Kongres i Tammerfors i Dagene 10.—12. Juli.

Formanden og Hovedkassereren valgtes.

Jernbaneforeningen indbyder til Kongres 12.—13. Juni i Aarhus.

Formanden valgtes.

Dansk Lokomotivmands Forbund indbyder til Kongres i Odense 26. Maj d. A.

Formanden valgtes.

Jernbaneforbundet indbyder til Kongres i Aarhus 23.—25. Juni.

Formanden valgtes.

Danske Jernbaners Afholdsselskab indbyder til Aarsmøde den 19. Juni i Holstebro.

S. A. Andersen valgtes som Repræsentant.

Foreningen Provinsbørns Ferieophold i København anmoder om Støtte.

40 Kr. bevilgedes.

Punkt 6. Udvalgsbesættelse.

Som Følge af Ændringerne i Hovedbestyrelsen sker følgende nye Udvalgsbesættelser:

J. V. Christensen indtræder i Forretnings-, Løn- og Tjenestetidsudvalget og C. O. I.

K. Egenhardt indtræder i Foredrags- og Besøgsudvalget samt Hjælpefondets Repræsentantskab.

I Fællesudvalget med Dansk Lokomotivmands Forbund indtræder H. E. Jensen.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som udkræves for i Banker og Sparekasser at kunne hæve af Foreningens Midler udpegedes K. Egenhardt i Stedet for C. Knudsen.

Til det nyoprettede Fællesudvalg udpegedes Formanden og Hovedkassereren.

Punkt 7. Eventuelt.

Enkelte mindre Spørgsmaal drøftedes.



U. S. A. og EUROPA

Ved I. T. F.s Konferencen i Luxemburg holdt Generalsekretær Oldenbrook følgende tankevækkende Tale.

Vi er kommet til Luxemburg, dette Centrum for Arbejdet i en af Sværindustriens Egne for at drøfte Planen for Europas Genrejsning, om hvilket jeg straks vil sige, at den indgaar i Historien som en af de vigtigste Begivenheder i vor Tid.

Det er kun kort Tid siden, at den anden Verdenskrig sluttede, og den blev ligesom den første hovedsagelig udkæmpet paa europæisk Jord. Ved denne Verdenskrigs Slutning laa store Landstrækninger i Ruiner. Europas krigsførende Lande havde paa den ene Side gjort sig Rustningsanstrængelser, som i stor Udstrækning oversteg deres Hjælpe midler og Kræfter, paa den anden Side var deres Omraader lagt øde, de var udplyndret, udhungret og blottede for deres Arbejds kraft.

Det vel endnu vare lang Tid, før vi vil være i Stand til at fastslaa de nøjagtige materielle Tab, som vi har lidt, og ikke blot vor Generation, men ogsaa mange af de kommende vil kunne spore Følgerne af denne Kamp mellem de frihedselskende Folk og dem, som er Tilbedere af Magttanken.

Iflg. officielle amerikanske Kilder beløber Krigens militære Udgifter for samtlige Lande sig til 1.117 Milliarder Dollar, og materielle Skader er ansat til 231 Milliarder Dollar, altsaa tilsammen ca. 1.350 Milliarder Dollar. Heri er ikke indbefattet Udgifterne og Skaderne fra den otteaarige Krig i Kina.

Jeg vil ikke hengive mig til mulige Spekulationer over, hvorledes denne til Ødelæggelse benyttede Rigdom havde kunne være anvendt til Opbygning af en bedre Verden. Jeg vil blot betone, at Krig lønner sig ikke.

Jeg antager, at Repræsentanterne for de forskellige Lande, som tager Del i denne Konference, vil være i Stand til at give os direkte Oplysninger om Følgerne af Krig for deres Folk og deres Landes Økonomi. Det er ikke bebudet mig at gaa i nærmere Enkeltheder, selv om jeg sad inde med alle disse statistiske Oplysninger.

Det gør jeg imidlertid ikke, og jeg er bange for, at de forenede Nationers Organisationer endnu ikke er tilstrækkelig udrustet til at levere denne Statistik, som rigtignok er uundværlig for Forstaaelsen af Verdenssituationen.

Krigens militære Udgifter for Amerika beløber sig til 330 Milliarder Dollar, hvad der, saa vidt jeg kan skønne, svarer til Amerikas Nationalindkomst i 3 Aar. For Storbritannien, hvis Førkrigs-Rigdom blev reduceret til en Fjerdedel, beløber Krigsomkostningerne sig til 30 Milliarder Pund, hvad der svarede til en Nationalindkomst fra 4 til 5 Aar.

Vi ved, at i Krigstider er Solidariteten mellem

de Allierede yderst stærkt udpræget. Alligevel vedbliver disse at være adskilte Enkeltheder, og de slaar ikke deres Hjælpe midler sammen.

Hvorledes kan vi saa vente, at de slaar disse Hjælpe midler sammen i Fredstid? (Jeg antager, at vi ikke gør dette, undtagen for saa vidt vi tror, at have Ret til Velgørehed).

Hvad er det ikke destomindre, der er sket?

De forenede Stater, hvis Byer ikke blev ødelagt og hvis uhyre Produktionsapparat, dette Demokratiets Arsenal, var i Stand til at fungere og udvide, har først i Krigsøjemed og senere for Fredens Skyld frivilligt besluttet at hjælpe Folk, som har lidt mere under Krig end de selv.

Hvad har Staterne allerede ydet af Hjælp før Marshall Planen dukkede op? Indtil Midten af 1947 beløb den amerikanske Hjælp til andre Lande sig til 73 Milliarder Dollar, hvoraf 49 Milliarder, d. v. s. over to Trediedele, i Leje og Laaneloven, og Resten som Laan og Hjælp blev anvendt til den internationale Bank.

Fra 1. Juli til 30. Juni 1947 havde de forenede Stater stillet over 7 Milliarder til Raadighed, af hvilke 4 Milliarder var bestemt for Europa, og som paa samme Maade blev fordelt mellem Marshall Landene og de andre. Det er ikke forbausende, at Tjekoslovakiet, Polen, Finland og endog Jugoslavien ikke stiller sig ligegyldig overfor Marshall Planen, naar man betænker, at under „UNNRA“ beløber de amerikanske Tilskud til de nævnte Lande sig til 168 Mill. Dollar for Tjekoslovakiet, 304 Mill. for Polen og 293 Mill. for Jugoslavien.

Efter Udregningen af disse Tilskud fra de forenede Stater til andre Lande er jeg af den Anskuelse, at det ogsaa maa nævnes, at Storbritannien siden Krigens Slutning har ydet 1300 Mill. Dollar i Form af Kreditter, Laan og Bistandsydelse, hvoraf 618 Mill. er blevet fordelt gennem „UNRRA“.

Dette er dog ikke alt. Uofficielle Korporationer, som Arbejderligaen for Menneskeret, A. F. L., og Komiteen for Samarbejde i CJO., Kirker og andre har samlet og fordelt mange Millioner Dollar i Penge og Varer.

Jeg har anset det for min Pligt at omtale, hvad der i denne Forbindelse blev ydet af de forenede Stater, for naar der endnu i Amerika findes Folk, som ikke erkender, hvad Eurapa har lidt under Krig, saa findes der ogsaa mange paa denne Side Atlanten, som ikke nok forstaaer at værdsætte, hvad der blev gjort af det amerikanske Folk for at lindre vor Nød.

Hvori ligger nu Marshall-Planens store Betydning?

Det er Grundtanken, at det ikke nytter at lappe hist og her, at yde et Land Levnedsmidler, et andet Kul og et tredie Raamaterialer, naar det er klart, at et hensigtsmæssigt organiseret Europa

bedre vil være i Stand til at producere Levnedsmidler selv, at bryde de nødvendige Kul og at udnytte sine tekniske og industrielle Midler saaledes, at det vilde være i Stand til at betale for sin Import fra andre Verdensdele.

Med en forbavsende Hurtighed har de europæiske Nationer grebet den Lejlighed til at løse deres Problemer i Fællesskab i Stedet for enkeltvis, som blev tilbudt dem gennem Marshall-Planen. De er enedes om et fælles Program, og har forelagt dette for de forenede Stater, hvis Experter derpaa begyndte at overveje, hvad der kunde gøres for at hjælpe de europæiske Lande uden at true Amerikas egen industrielle Udvikling.

Det maa endelig siges, at Programmet ikke kan virkeliggøres uden Ofre fra de forenede Stater. Enhver Tvivl herom forsvinder straks, naar man kaster et Blik paa Harriman-Beretningen, som beviser, at de forenede Stater selv har Mangel paa Varer og Materiel, selv saadanne Varer og Materialer, som de er rede til at stille til Raadighed for de nødlidende Lande.

Siden sin Genoprettelse i 1919 har I. T. F. vist de europæiske Anliggender og naturligvis det europæiske Transportvæsens Problemer den største Interesse. En Oversigt over dens Virksomhed paa disse Omraader er indholdt i de Beretninger, som er blevet forelagt Konferencen.

Enhver, som ved lidt Besked om den industrielle Udvikling i de forenede Stater, kan ikke undgaa at fastslaa, at et eller andet i den europæiske Økonomi ikke stemmer. Kunde Europa ikke nøje udvikle og udbygge sine industrielle Hjælpekilder ligesom de forenede Stater? Er der i Europa Mangel paa Intelligens, Dygtighed og Tradition? Sikkert ikke. Hvad Europa imidlertid mangler er det økonomiske Samarbejde. I den forløbne Tid har Forsøg paa Samarbejde paa det økonomiske Omraade manglet et fælles Maal. Den enkelte europæiske Stat bestræbte sig hovedsagelig paa at søge og forsvare sine egne Interesser, og hvor nogle evt. fælles Fordele opstod, kom de i anden, ikke i første Række. Vi har oprettet Toldskranker og dermed lammet den europæiske Handel i Stedet for at lukke helt op for vore Markeder. De europæiske Lande har konkurreret i Kapløbet om Erobringen af Verdensmarkedet og de kommercielle Fordele.

Men nu synes den nye Tid at være kommet til at prøve noget nyt, Amerika har gjort det klart for os, at hvis vi ønsker Fremgang for Europa, maa vi først bringe vort eget Hus i Orden. Europa er moden for økonomisk Integritet, og det har allerede længe været moden dertil. Mange Forsøg er blevet foretaget paa at hidføre denne Integritet med Vaabenmagt, men Historien har til Overflod bevist, at Europas frie Folk ikke underkaster sig militær Magt, at de forsvarer sig mod enhver, som vil un-

dertrykke dem, og at de spotter det hemmelige politiske Tyranni, at de ved, hvorledes de skal behandle femte Kolonne i deres egne Lande. Hvad angaar de samvittighedsfulde Arbejdere, saa har de modstaaet Angriberne ikke af nationale Grunde — eller af patriotiske, som man nu vil kalde det — men ud fra deres Lidenskab for Friheden.

Saaledes er det da, at gennem frivillig Forening maa det økonomiske Samarbejde og Integriteten komme i Stand. Vi synes nu at forstaa vore virkelige Interesser og at begribe, at vor fælles Skæbne kræver, at vi foretager en behjertet Aktion for at virkeliggøre dette økonomiske Samarbejde, som er nødvendigt for at skaane os for yderligere Tilbagegang.

Kald det hvad I vil: Europas forenede Stater, Europæisk Føderation, Europæisk Union e. lign., men lad os forstaa, at vi maa række hinanden Haanden. Tiden er kommet, og Vinden er gunstig. Og dog kræves der store Anstregelser for at naa Maalet, og det er Fagforeningsbevægelsens Opgave, og Arbejderbevægelsens i al Almindelighed at yde de Bidrag, de kan, til Opnaaelse af dette Maal.

Der findes endnu stærke Kræfter, som holder fast ved Ideen om absolut Suværrænitet, og disse vil appellere, de gør det allerede nu, — til de uoplyste og de Reaktionære og søge at bilde os ind, at Nationernes Eksistens er i Fare.

Der var Tider, da Menneskene levede i Stammer og Kaster, som var sig selv nok. Men ogsaa disse Enheder brød sammen, — og der var Krige, indtil de nuværende Stater og Nationer opstod.

Det har allerede længe været klart, at for at sikre Fremskridtet maa de økonomiske Enheder udvide sig, de mindre Enheder maa opgive deres snævertsynede Tankesæt for at begunstige en højere udviklet Tilværelse indenfor en større Enhed, og de kan gøre det uden at opgive noget som helst af det, der synes værdifuldt for dem.

En international Behandling af disse Problemer er ikke ensbetydende med Ensartethed, men akkurat som lokale og provisielle Anliggender, og endog til almindelig Tilfredshed, akkurat saadan kan de enkelte Nationers Problemer lægges sammen til et Hele til Gavn for det europæiske Fællesskab.

Det højeste Ideal er en fælles Verden med tilsvarende Decentralisering efter Beliggenhed, og dette er det endelige Maal vi stræber imod. En nødvendig Betingelse for Verdensintegritet er Integritet efter Beliggenhed, og dette er et af Maalene for det europæiske Genrejningsprogram, og Vejen til dette Maal vil i høj Grad kunde lettes gennem den amerikanske Hjælp.

Efter at jeg nu har behandlet Integritetens Problem tilstrækkeligt, vil jeg yderligere gøre nogle Bemærkninger om Nødvendigheden af Integritet indenfor det europæiske Transportsystem.

Som Repræsentanter for Transportarbejderne og i Bevistheden om den store Opgave vi har, skal det være vort Ønske, at Transporten skal yde Almenheden de størst mulige Tjenester.

I den forløbne Tid er vore Transportanlæg blevet anset for en national Enhed, skønt vore Jernbaner ikke endte ved Grænsen, vore Veje førte ind i andre Lande, vore Floder ikke kendte national Forskel, og de samme Have skyllede mod vore Kyster.

De europæiske Lande maa forstaa, at Transporter er international, og at de ikke skal stræbe efter at udnytte deres nationale Transportanlæg paa egoistisk Maade, og derved forhindre, at den internationale Trafik ikke kan følge sit naturlige Løb. De skulde derimod samarbejde mod den bedst mulige Udnyttelse af Trafikken i økonomisk og teknisk Henseende.

Desværre blev imidlertid alle Forsøg paa at forbedre Transportmulighederne gennem fælles Samarbejde hæmmet hovedsageligt ved Transportvæsenets Uvilje til overhovedet at afgive en Del af deres Forrettigheder til Gavn for en overnational Organisation.

Det er dybt beklageligt, at den europæiske Indenlandstransport-Organisation ECJTO blev opløst, især stillet overfor den Kendsgerning, at der endnu vil hengaa en rum Tid, før den europæiske Transportorganisation, som blev kaldt til Livs af de forenede Nationer, vil fungere virkeligt virksomt.

Under disse Omstændigheder har vi intet andet Valg end at appellere til de vesteuropæiske Lande, for at de kan skabe en fælles Transportorganisation og selv anse den for Grundstenen i en Organisation, som i Fremtiden vil bære hele det europæiske Kontinent.

Da I. T. F. opstillede sit Efterkrigsprogram, udtalte det sig til Gunst for en europæisk Transport Autoritet, og jeg er af den Anskuelse, at økonomisk Integritet, selv om den er baseret paa en altomfattende Plan, skal følge saadanne Retningslinier, efter hvilke hver Industri skal behandles særskilt i Overensstemmelse med den Forrettighed, den tilkommer ifølge sin Vigtighed.

Jeg vender nu tilbage til Udgangspunktet. Hvorledes var de europæiske Landes Stilling, da Krigen sluttede? Tager man som Sammenligningsgrundlag Aaret 1937, saa androg den industrielle Produktion i Belgien ved Krigens Slutning 35 pCt., i Tjekoslovakiet 50 pCt., i Danmark 70 pCt., Finland 48 pCt., Grækenland 35 pCt., Nederlandene 46 pCt. og i Norge 62 pCt.

To Aar senere var disse Tal steget fra 35 til 85 pCt. for Belgien, for Danmark fra 70 til 103 pCt., Finland fra 48 til 80 pCt., Frankrig fra 30 til 89 pCt., Grækenland fra 35 til 68 pCt., Italien til 70 pCt.,

Nederlandene fra 36 til 91 pCt. og Norge fra 62 til 105 pCt.

Disse Tal beviser, at inden for to Aar har disse Lande gjort sig uhyre Anstrængelser for at forhøje deres Produktion trods Mangler paa Anlæg, Brændstof, Raamaterialer, Levnedsmidler, Klæder og praktisk talt alle Nødvendighedsartikler. Det er beklageligt, at den industrielle Virksomhed i enkelte Lande mod Slutningen af 1947 var dalende, men det er paa ingen Maade Arbejderklassens Skyld, men skyldes Omstændigheder, som unddrager sig dennes Kontrol.

Tallene for Transportindustrien er ligesaa paa-faldende, sammenlignet med 1938, stiger Tallene i den sidste Fjerdedel af 1944: i Østrig fra 42 til 126 pCt., i Belgien fra 74 til 114 pCt., i Danmark til 150 pCt., i Finland fra 97 til 130 pCt., i Frankrig fra 98 til 140 pCt., i Nederlandene fra 69 til 108 pCt. og i Svejts fra 117 til 135 pCt.

Man kunde vel anføre mange flere Tal, men jeg har valgt de mest paa-faldende, og jeg vil sørge for, at Beretningen fra Konferencen kommer til at indeholde alle disponible Tal.

Det behøver ikke særligt at betones, at for at naa disse høje Produktionstal, har Arbejderne i Almindelighed bragt store Ofre, og det under de ugunstigste Omstændigheder. De bragte disse Ofre i det Haab, at efter nogle Aars største Anstrængelser vilde Forholdene bedre sig, at Fremtiden vilde tegne sig lysere, at Planerne om forbedrede sociale Forhold og om social Sikkerhed vilde blive virkeliggjort. Men som Følge af paa den ene Side Mangler paa Hjælpebidler og paa den anden Side den økonomiske Sønderlemmelse, og til Trods for, at deres Folk har bragt store Ofre, er det ikke længere muligt for de europæiske Lande at komme opad; de er bange for en Forværelse af deres Forhold. Dette er mere end de kan udholde.

Jeg tvivler ikke om, at de Delegerede ved denne Konference vil være i Stand til at supplere mine Tal og at bevise overfor det amerikanske Folk, hvilket Underværk der er blevet udført til Genrejsning af Industri og Transport. Derved vil de kunde bevise, at de europæiske Nationer har Evner og Viljen til at hjælpe sig selv, og derfor er værdig til enhver Hjælp, som kan ydes af de forenede Stater. De vil derved blive i Stand til at indhente det Terrain, der blev tabt paa Grund af Krigen og at overvinde Besværligheder, som tidligere modsatte sig deres Genopbygning.

Jeg maa være tilfreds hermed.

En af de største Tragedier i den moderne Historie var Isolationspolitikken, som de forenede Stater slog ind paa efter den forrige Verdenskrig.

Havde de indtaget den samme Holdning efter den anden Verdenskrig, vilde dette have været den

største Katastrofe, den havde kunnet angribe Frihedens og Demokratiets Kræfter.

Fejlen blev ikke gentaget.

Amerika har ydet Europa kostbar Hjælp, og vil vedvarende gøre dette, men det har gjort mere. Det har givet os Anvisninger og Inspiration, som i Menneskehedens Historie vil blive noteret som en af de mest fremragende Begivenheder i vor Tidsalder.

Thorvald Pedersen død.



Faa Dage efter at han var udnævnt til Æresmedlem, er tidligere Forretningsfører for Dansk Jernbaneforbund og Formand for Centralorganisation I Thv. Pedersen afaaet ved Døden kun 57 Aar gammel.

Det var en haard Skæbne, der ramte Thv. Pedersen. En af de sidste Dage i November Maaned 1944 blev han midt under et Møde paa Forbundets Kontor ramt af en Lammelse, der nærmest ytrede sig som et Krampeanfald. Under et langvarigt Hospitalsophold blev han underkastet en Operation, der tilsyneladende bragte en Bedring i hans Tilstand, og det var under synlig Glæde, at den meget virksomme og stærkt interesserede Mand efter ca. 1 Aars Forløb, kunde genoptage Arbejdet paa Forbundets Kontor. Med sin sædvanlige Energi gik han til sin Gerning, stærkt optaget af de mange Problemer, der under og efter Krigen havde meldt sig for Tjenestemændene. Saaledes var han med til at føre de afsluttende Forhandlinger i Lønningskommissionen, af hvilken han var Medlem. Paa Forbundets Kongres i Sommeren 1946 syntes han at have genvundet Størstedelen af sin Arbejdskraft, men han maatte dog stadig økonomisere med Kræfterne, og det skulde da ogsaa snart vise sig, at han ikke var blevet Sygdommen kvit.

Thv. Pedersen stammede fra Viborg-Egnen. I sin Tid var han ansat i Nørager, hvor han sluttede som Trafikekspedient. Fra 1931—39 var han Formand for Stationspersonalets Afd. 3, og i 1932 indvalgte han i Forbundets Bestyrelse. Da Charles Petersen paa Kongressen i 1938 trak sig tilbage, valgtes Thv. Pedersen som hans Efterfølger, og i

1942 blev han ogsaa Charles Petersens Eftf. som Formand for Centralorganisation I. I en Aarrække var han bl. a. Medlem af De samv. Fagforbunds Forretningsudvalg og af Folke-Feries Bestyrelse. Mens han virkede i Nørager var han stærkt fremme i det socialdemokratiske Partiarbejde, og i et Par Perioder sad han som Medlem af Sogneraadet.

Med Thv. Pedersen har de danske Tjenestmænd mistet en af deres bedste Mænd.

Lokomotivmændene har kun de bedste Minder om det Samarbejde, der har hersket mellem Dansk Jernbaneforbund og vor Forening i den Periode Thv. Pedersen virkede som Forretningsfører. Vi vil bevare Mindet om ham og altid i taknemlig Erintring mindes hans Indsats for de danske Tjenestemænd.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Synssvækkelse.

Naar en Lokomotivmand har kørt ca. 25 Aar, begynder de fleste at mærke, at Synet forringes. Tjenesten taget i Betragtning er dette jo ikke saa underlig, naar man tænker paa den ustandselige Forandring Øjnene er udsat for ved snart at se ind i Fyret, snart ud i Mørket. Træk og Støvplagen m.m.

Ihvorvel ovennævnte Ulæmper ikke kan undgaas, kan Ledelsen dog paa et Punkt gøre noget for at skaane Personalets Øjne for yderligere Overanstængelse.

Naar man efter endt Tur kommer paa Opholdsværelserne, skal der jo gerne skrives lidt om, hvad der er bedrevet paa Turen, Rapportskrivning, og mange vil gerne læse lidt. I Stedet for at hvile Øjnene, bliver disse nu atter overanstængte, fordi Lysstyrken er for ringe nogle Steder.

Dette kan undgaas ved at montere Lampen rigtig og bruge 40 Lys Pærer fremfor 25, som ganske unge nok kan se ved; men det er jo ikke alle, der er det.

I Randers er der kun 25 Lys paa de fleste af Værelserne. I Ringkøbing er der fornylig gjort saa pænt i Stand, men dette kan ikke rigtig nydes om Aftenen, fordi Belysningen er forkert monteret. Paa Nr. 1 og 4 er Lyset anbragt oppe under Loftet, og naar Lyset tændes, virker Interiøret som en Rangerbanegaard med Højfjeldsol. Lampen er desværre saaledes, at den ikke kan trækkes ned. Afdelingsformanden i Struer har set paa den og erklæret, at enten bør Snoren forlænges eller Lampen være til at trække op og ned efter Behov.

En Bemærkning paa Rapporten for Maaneder siden om Forholdet hjalp heller ikke, og, Hr. Redaktør, hvor uransagelig er dog Skæbnens Veje, thi denne Rapport kom aldrig i Distriktet. Man rykkede i hvert Fald for den, da der en Maaned Tid efter reklameredes over manglende Kørepenge. Da en ny indsendtes, kom den selvfølgelig ind uden Bemærkning. Moralen af dette maa være, skaan Personalets Øjne mest muligt ved at montere saaledes, at Lamperne, som anbringes over Bordet kan trækkes op og ned, og sæt 40 Lys i. Desværre skal vi

jo ifølge Loven hænge paa Maskinerne til langt op i Visneperioden, og Lyset bør derfor være saaledes, at ikke blot de unge, men ogsaa Gubberne kan se ved det.

Anstrængelse af Synet ved for ringe Lys gavner ikke hverken D. S. B. eller Personalet.

Gavn heraf har kun dem, der tilvirker og sælger Brillen.

Hans Jensen,
Lokof., Struer



Ansættelse som Lokomotivfyrbøder pr. 1.—6.—1948:

Lokomotivfyrbøderaspirant:

K. Birk Larsen, Næstved, i Gedser.

Tilladelse til at bytte Tjenestested efter Ans. fra 1.—6.—1948:

Lokomotivfyrbøderne H. J. Jørgensen, Tønder, og P. L. Jensen, Roskilde.

Forflyttelse pr. 4.—6.—1948:

Lokomotivfører:

F. F. Rysz, Kbhvn. Gb, til Helgoland.

Forfremmelser pr. 1.—7.—1948:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:

V. C. B. Møller, Fredericia, i Padborg.

S. Christensen, Aarhus, i Padborg.

E. H. Nielsen, Randers, i Haderslev.

E. P. O. Nielsen, Aarhus, i Padborg.

E. Hegelund, Aalborg, i Tønder.

Ansættelse som Lokomotivfyrbødere pr. 1.—7.—1948:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

N. J. Christensen, Randers, i Brande.

S. B. Jensen, Kbhvn. Gb., i Helsingør.

A. Jacobsen, Randers, i Brande.

E. Mortensen, Viborg, i Herning.

B. J. Christensen, Helsingør, i Helsingør.

K. M. Nørgaard, Struer, i Struer.

A. Lund, Struer, i Herning.

A. J. Mortensen, Aarhus, i Kalundborg.

N. E. E. Rasmussen, Kbhvn. Gb., i Kalundborg.

Forflyttelse efter Ansøgning pr. 1.—7.—1948:

Lokomotivførere:

L. H. Jensen, Haderslev, til Kbhvn. Gb.

H. E. Jensen, Slagelse til Kbhvn. Gb.

L. K. Hansen, Hillerød, til Kbhvn. Gb.

A. Egegaard, Padborg, til Slagelse.

P. V. Jensen (Melby), Kbhvn. Gb., til Hillerød.

H. L. Larsen, Padborg, til Kbhvn. Gb.

W. F. T. Ackermann, Padborg, til Sønderborg.

H. K. Petersen, Tønder, til Esbjerg.

V. A. F. Hansen, Kolding, til Tønder.

Lokomotivfyrbødere:

H. P. Jørgensen, Helsingør, til Kbhvn. Gb.

E. J. Jørgensen, Brande, til Aarhus.

V. Egaa Andersen, Herning, til Aarhus.

J. R. A. Jacobsen, Herning, til Aarhus.

O. S. Nielsen, Brande, til Kolding.

P. E. Paulsen, Aarhus, til Struer.

A. M. V. Høfto, Kalundborg, til Aarhus.

Afsked:

Lokomotivfører P. V. Jarnholt, Kh. Gb., p. Gr. af Svagelighed m. Pension fra 31.—8.—48.

Lokomotivfører T. G. Meng, Slagelse, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pension fra 31.—8.—48.

Lokomotivfører P. A. Kristensen, Randers, efter Ans. fra 31.—8.—48.



Jubilæum.

Den 3. August kan Lokomotivfører K. M. Sørensen, Viborgvej 34, Randers, fejre 40 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Sørensen er kendt som et godt og interesseret Organisationsmedlem og har ved sin ærlige og kammeratlige Færd skaffet sig mange Venner.

Afdelingen bringer Jubilæren vor hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

V. J.

Opmærksomhed frabedes.

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

K. M. Sørensen, Lokf., Gb.

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

J. K. Nielsen, Kh. Gb.

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

T. V. Johansen, Kh. Gb.

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

J. A. M. Nielsen, Kh. Gb.

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

H. J. Volmann Hansen, Kø.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Biering-Petersen, V. Boulevard 4, København, er bortrejst i Tidsrummet 17. Juni—15. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Gundel, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationsværelse til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsdosseringen 23, er bortrejst i Tidsrummet 1. Juli—11. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Th. Tingman, Refsnæsgade 46, St. Tlf. Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 9—10 (Fredag Kl. 18—19).

Navneskilte:

Lokomotivfører E. A. Pedersen, Nykøbing F., hedder fra 8.—6.—48 E. A. Furholm.

Dødsfald blandt Pensionisterne:

pens Lokomotivmester C A. C. Andersen, Frederiksberg (fh. Slagelse) den 4.—6.—48.
pens. Lokomotivmester N. P. Nielsen, Esbjerg, den 4.—6.—48.
pens. Lokomotivmester J. S. M. Pedersen, Fredericia, den 8.—6.—48.
pens. Lokomotivfører N. L. Nielsen,, Aarhus, den 1.—6.—48.
pens. Lokomotivfører V. C. Vidstrup, Kbhvn., den 4.—6.—48.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Gedser: Kassererens Adresse rettes til: Vestervoldgade 29.

Padborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: I. G. Hansen, D. S. B. Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Roskilde: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. P. Værge, Kløverbladsgade 6, Valby.

Randers: Kassererens Adresse rettes til: Sennelsgade 12, 2. S.

Kalundborg: Formandens Adresse rettes til: Fr. Andersensvej 20, St.

Padborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Winther Jensen, Nygade.

Aabenraa: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. B. Nielsen, Jernbanegade 20.

Dødsfald meddeles til:

Roskilde: Adressen rettes til: Lokomotivfyrbøder A. Preisler, Algade 53, 1. S., Roskilde.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinær Medlem fra 1.—6.—48:

pens. Lokomotivfører:

R. V. S. Jacobsen, Schubertsvej 7, Kbhvn. SV.
C. E. L. Rasmussen, Danmarksgade 40, Odense.
O. T. J. C. V. E. Hanson, Thorsvej 12, Fredericia.
J. Z. Jensen, Kirkegade 109, Esbjerg.
H. J. Rasmussen, Sdr. Boulevard 61, 4. S., Kbhvn. V.

Byttelejligheder.

Roskilde—København.

God 2 Værelers Lejlighed i Roskilde (Københavnsvvej) ønskes byttet med tilsvarende Lejlighed i København.

Elektrofører B. E. Andersen,
Københavnsvvej 90 B, 1., Roskilde.

Struer—Viborg.

Stor 2 Vær. Lejlighed i Struer ønskes byttet med 2¹/₂ eller 3 Vær. Lejlighed i Viborg.

Lokomotivfyrbøder K. W. Christensen,
Danmarksgade 11, Struer.

Nykøbing F.—København.

2 Vær. moderne Lejlighed i Nykøbing F. ønskes byttet med lignende eller større i København straks eller senere. Politibetjent Daniel Klein, Politistation Nr. 3, St. Kongensgade 108, Kbhvn. K.

Fredericia—Aarhus.

Stor moderne 2 Vær. Lejlighed i Fredericia ønskes byttet med tilsvarende i Aarhus. Politibetjent J. Havemann Jensen, Glentevej 19, Fredericia.

Kolding—Odense.

3 Vær. Lejlighed i Kolding ønskes byttet med Lejlighed i Odense. Politibetjent Edmund Nielsen, Dreyersvej 51, Kolding.

Aarhus—København.

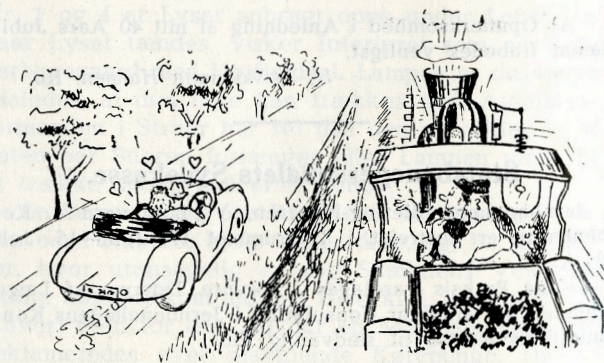
Moderne 3 Vær. Lejlighed i Aarhus ønskes byttet med tilsvarende i København eller Omegn.

Overtoldassistent A. M. Janus,
Inspektoratet for Tobaksbeskatningen,
Frederiksholms Kanal 25, København K.

Odense—Kalundborg.

Moderne 2 Vær. Lejlighed med Centralvarme og Bad, velbeliggende i Villakvarter i Odense ønskes byttet med Lejlighed i Kalundborg.

Overtoldassistent Brøndsted,
Toldkamret, Kalundborg.



REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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